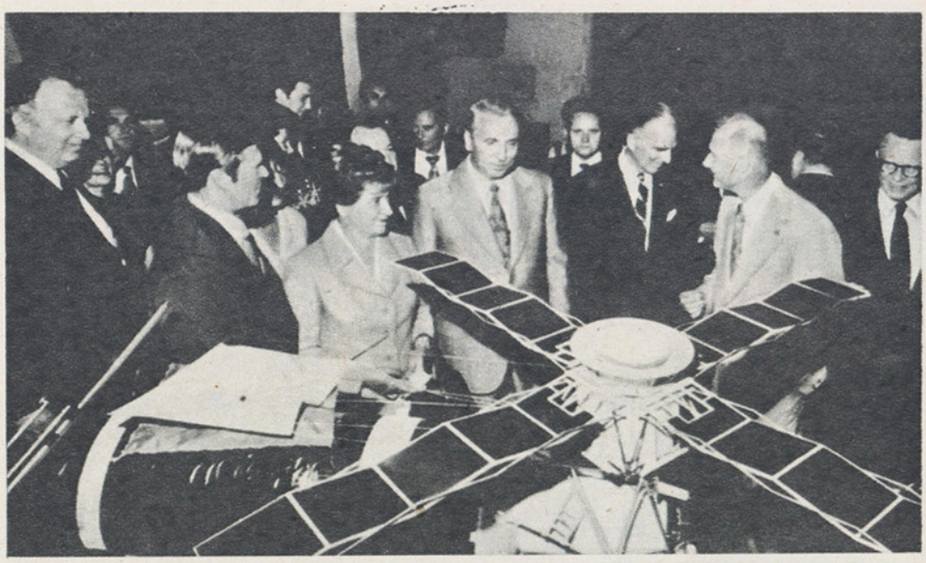
CENA 3 zł

JESIENNĄ PORĄ NA LOTNISKU.
Zdjęcie: Andrzej Ziemiński

3. 11. 1974
44
(1217)

SKRZYDLATA POLSKA



Edward Gierek zwiedza ośrodek lotów kosmicznych w Houston. Gości z Polski oprowadza gen. Thomas Stafford (z prawej).

EDWARD GIEREK
w ośrodku lotów kosmicznych w Houston

Edward Gierek z małżonką zwiedzają ośrodek lotów kosmicznych w Houston. Z lewej gen. Thomas Stafford.

Na zaproszenie Prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki Płn. Geralda Forda, I Sekretarz Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Edward Gierek wraz z małżonką przebywał z oficjalną wizytą w Stanach Zjednoczonych Ameryki w dniach 8–13 października 1974 roku.

Kulminacyjnym momentem oficjalnej wizyty I Sekretarza KC PZPR w Stanach Zjednoczonych było podpisanie 9 października w Waszyngtonie przez Edwarda Gierka i prezydenta Geralda Forda doniosłych wspólnych oświadczeń o zasadach stosunków polsko-amerykańskich oraz o rozwoju współpracy gospodarczej, przemysłowej i technologicznej między PRL a USA.

I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek wraz z towarzyszącymi mu osobami odwiedził także Nowy Jork, Pittsburgh i Houston.

Przebywając 12 października w Houston, Edward Gierek z małżonką zwiedził Ośrodek Kierowania Lotami Kosmicznymi NASA im. prezydenta Lyndona B. Johnsona. Po ośrodku oprowadzał gościa z Polski gen. Thomas P. Stafford – były uczestnik lotów astronautycznych statków „Apollo" oraz dowódca załogi USA przyszłego wspólnego radziecko-amerykańskiego lotu kosmicznego w lipcu 1975 r.

Edward Gierek obejrzał na terenie ośrodka trzy obiekty tego centrum: punkt wystawowy, w którym znajduje się makieta pojazdu księżycowego, statek kosmiczny, który służył załogom lotów „Apollo" do treningów na Ziemi oraz oryginalne kabiny kosmiczne „Merkury", „Gemini" i „Apollo-17" – ostatniego statku z serii „Apollo".

Ze szczególnym zainteresowaniem I Sekretarz KC PZPR wysłuchał objaśnień gen. Stafforda, udzielonych przy planszy i fotografiach poświęconych planowanemu radziecko-amerykańskiemu lotowi kosmicznemu „Sojuz-Apollo". Edward Gierek wypytując o szczegóły rozmawiał z nim w języku rosyjskim, którego amerykański astronauta nauczył się specjalnie przed tym wspólnym lotem.

Z kolei gość z Polski zaznajomił się z centrum treningowym ośrodka, które służyło przygotowaniom zakończonego już programu „Skylab". Zaprezentowano mu wnętrze laboratorium kosmicznego, poszczególne urządzenia i elementy treningowe.

I Sekretarz KC PZPR wypytywał o liczne szczegóły. Przedstawiono mu płk. Karola Bobko – członka zespołu astronautów amerykańskich polskiego pochodzenia, który będzie brał udział w kierowaniu z Ziemi lotem „Sojuz-Apollo". Będzie to dokonywane z sali kierowania lotami kosmicznymi. Sala ta była trzecim obiektem, jaki zwiedził Edward Gierek.

Informacji o skomplikowanej pracy całego zespołu ekspertów i specjalistów udzielał Eugene Kranz, który kieruje z Ziemi lotami statków „Apollo". W grudniu br. w tej sali rozpoczną się wspólne radziecko-amerykańskie przygotowania do wspomnianego wyżej programu „Sojuz-Apollo".

Na zakończenie pobytu w ośrodku NASA gen. Stafford wręczył gościowi z Polski kopię polskiej flagi, która została zawieziona na Księżyc.

I Sekretarz KC PZPR dziękując za otrzymany dar oświadczył, że przyjmuje go w imieniu narodu polskiego jako symboliczne uznanie wkładu Polaków, którzy przyczynili się do utorowania drogi w Kosmos. Edward Gierek powiedział, że dar ten przekaże Muzeum Techniki w Warszawie, aby młodzież polska mogła go obejrzeć.

Jak stwierdza m. in. wspólny komunikat polsko-amerykański, opublikowany na zakończenie oficjalnej wizyty Edwarda Gierka w Stanach Zjednoczonych Ameryki, w trakcie rozmów I Sekretarz i Prezydent z zadowoleniem stwierdzili, że w ostatnich latach został dokonany istotny postęp w stosunkach polsko-amerykańskich. Obaj przywódcy wyrazili pragnienie dalszego rozwijania tych stosunków opartych na długotrwałych tradycjach przyjaźni i sympatii między narodem polskim i amerykańskim.

Edward Gierek zwiedza ośrodek lotów kosmicznych w Houston. Gości z Polski oprowadza gen. Thomas Stafford (z prawej). Niżej: Na zakończenie pobytu w ośrodku NASA gen. Stafford wręczył gościowi z Polski kopię polskiej flagi, która została zawieziona na Księżyc podczas ostatniego lotu „Apollo" oraz zdjęcie krateru Kopernika na Księżycu.

Zdjęcia: CAF-AP-Matuszewski, Langda

nasze rozmowy

z pisarzem Bolesławem Pomian Piątkowskim

Któż z nas nie czytał
z wypiekami na twarzy
przepięknej książki
pod wiele mówiącym tytułem
„Ku najjaśniejszej z gwiazd".
Ba, któż nie nosi w pamięci
jej fragmentów, choćby takich
jak „Północną trasą",
„Come on, George, go on" czy
„Najjaśniej świeci Betelgeuse'a".
Któż z nas nie sięga do tej
tchnącej autentyzmem książki,
aby jeszcze raz
wspólnie z autorem przeżyć
jego służbę lotniczą
w czasie wojny,
a przede wszystkim interesująco
opisane loty bojowe.
Zapewne bardzo wielu.
Ostatnio autor
„Ku najjaśniejszej z gwiazd",
Bolesław Pomian Piątkowski,
odwiedził naszą redakcję.
W niezwykle serdecznej,
koleżeńskiej rozmowie
dowiedzieliśmy się
wielu nieznanych szczegółów
z twórczości naszego gościa
oraz jego biografii lotniczej.

Pochodzi z rodziny od kilku wieków osiadłej na Podolu. Po ukończeniu w 1924 r. w Modlinie Korpusu Kadetów wstąpił do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Z niej to w 1925 r. przeniósł się do utworzonej wtedy Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Po promocji w 1927 r. otrzymał przydział do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku.

W czasie Wojny Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. jego samolot RWD-14 „Czapla" został zestrzelony przez własną piechotę pod Słonimem. Z Rumunii przedostał się do Francji, gdzie otrzymał przydział do Grupy „Rennes". Po upadku Francji udał się do Anglii. Tam po przeszkoleniu przydzielono go w sierpniu 1940 r. do dywizjonu rozpoznania fotograficznego. Po ukończeniu drugiej kolejki lotów operacyjnych uzyskał przydział do Transport Command w Kanadzie.

Po zdemobilizowaniu w 1946 r. w Kanadzie, osiadł w Montrealu. Od 1946 do 1970 r. pracował w zakładach lotniczych „Candair", jako inspektor techniczny. W 1970 r. przeszedł na emeryturę. Od tego też okresu rokrocznie odwiedza Polskę.

Napisał kilka książek, z których „Ku najjaśniejszej z gwiazd" i „Krzyż Południa" wydane zostały w naszym kraju.

— Pana pierwsza książka, „Ku najjaśniejszej z gwiazd", spotkała się z bardzo życzliwym przyjęciem zarówno lotników jak i sympatyków lotnictwa. Często stawiana jest za przykład klasycznej literatury wojenno-lotniczej. Tak pierwsze jak i drugie wydanie jest nieosiągalne na krajowym rynku wydawniczym, a także w antykwariatach. Książka ta jest nieustannie poszukiwana przez czytelników. Jak doszło do napisania i wydania książki?

— W czasie wojny publikowałem opowiadania lotnicze w tygodniku literackim „Wiadomości". W ciągu dwóch lat (1942—1944) napisałem ich około dwudziestu. Z chwilą, gdy wydawca szkocki zaproponował mi książkę, mogłem skompletować je i przekazać do druku. „Ku najjaśniejszej z gwiazd" wyszła drukiem w 1945 roku, przed zakończeniem wojny. Wydana została w języku polskim i angielskim.

— Jeśli się nie mylę, to Pana książka ukazała się pod pseudonimem literackim Bolesław Pomian. Czy to było konieczne?

— Tak. Proszę pamiętać, że wojna jeszcze trwała i w publikacjach unikano podawania nazwisk autorów i osób opisywanych. Gdy wydawca zwrócił się do mnie, abym wymyślił sobie jakiś pseudonim, przez pewien czas zastanawiałem się, aż wreszcie zdecydowałem na pseudonim Pomian, który ściśle wiąże się z dziejami mojej rodziny.

— Pod takim nazwiskiem ukazała się też Pana książka w Polsce w 1946 roku, nakładem Wydawnictwa AWIR w Katowicach. Wydaje mi się, że wtedy można było już zdecydować się na właściwe nazwisko. Dlaczego tak się nie stało?

— Otóż to. Trudno o tych sprawach mówić, ale książka nakładem Wydawnictwa AWIR ukazała się bez mojej wiedzy i zgody. Dlatego też nie miałem żadnego wpływu na jej produkcję...

— Prawdopodobnie wydawnictwo nie znało Pana miejsca zamieszkania. Ale po jakimś czasie na pewno przesłało egzemplarz autorski i należne honorarium...

— Proszę sobie wyobrazić, iż nie otrzymałem ani egzemplarza ani honorarium autorskiego.

— Coś podobnego!

— To stare dzieje i może lepiej nie wspominać tamtych lat.

— Wydaje mi się, że czytelnik powinien jednak znać, jeśli nie całą, to choć część prawdy, która wiąże się z twórczością lotniczą, a więc powstawaniem i drukiem książek swych ulubionych autorów...

— W tym stwierdzeniu jest dużo racji.

— Jeśli się nie mylę, to „Ku najjaśniejszej z gwiazd" doczekała się dwóch wydań za granicą i dwóch wydań w kraju. Drugie wydanie ukazało się nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej w 1957 roku. Czy wprowadził Pan jakieś zmiany w porównaniu z wydaniem pierwszym?

— Niewielkie. Do tej pory ukazały się cztery wydania. Ze swej strony pragnę podkreślić, iż Wydawnictwo MON dołożyło wiele trudu, aby książkę „Ku najjaśniejszej z gwiazd" przekazać czytelnikowi najstaranniej pod względem edytorskim. Do drugiego wydania włączyłem dwa opowiadania „Ocean — pustynia — dżungla" oraz „Spotkanie z 303", nagrodzone przez Związek Literatów w Londynie w 1944 roku. Tak więc tom powiększył się z 15 do 17 opowiadań.

— W „Ku najjaśniejszej z gwiazd" kontentuje czytelnika zarówno piękny język, świetna znajomość opisywanych zdarzeń i krajów, jak również sugestywne przekazanie nastroju, jaki panował w czasie wojny wśród polskich i alianckich lotników. Domyślam się, że opisywane przeżycia George'a są Pana przeżyciami?

— Pierwsze lata wojny spędziłem w dywizjonie rozpoznania fotograficznego. W dwóch książkach, „Ku najjaśniejszej z gwiazd" oraz w „Lotnisku w dolinie Tamizy", starałem się uchwycić i przekazać czytelnikowi swe ówczesne przeżycia.

— Wspomniał Pan o książce pod tytułem „Lotnisko w dolinie Tamizy". Dlaczego nie ukazała się ona do tej pory drukiem?

— Podczas spotkania z dyrektorem katowickiego Wydawnictwa AWIR Zbigniewem Mokrzyckim, na usilną jego prośbę przekazałem maszynopis tej książki napisanej w 1941 roku. Nie miałem bardzo chęci jej przekazać, ale ostatecznie zaryzykowałem. Dyrektor Mokrzycki, jak się później dowiedziałem, gdy wrócił do kraju, przekazał maszynopis w wydawnictwie w celu przygotowania go do druku. Niestety, książka nigdy nie ujrzała światła dziennego, a maszynopis zaginął bez wieści. Szkoda, bo był to jedyny egzemplarz.

— Drugą Pana książką, jaka ukazała się nakładem Wydawnictwa MON, był „Krzyż Południa"...

— W 1943 roku zostałem przeniesiony do Lotnictwa Transportowego (Transport Command). Część moich przeżyć z tego okresu przedstawiłem w książce pod wspomnianym już tytułem. Otrzymała ona pierwszą nagrodę na konkursie Związku Pisarzy Polskich na Obczyźnie w 1957 roku.

— Oczywiście nie poprzestał Pan na tych utworach, które przed chwilą omawialiśmy?

— Pisanie nie jest moim zawodem lecz jedynie hobby. W latach 1946 — 1950 drukowałem w odcinkach w prasie literackiej na obczyźnie opowiadania o życiu lotników w Kanadzie. Zatytułowałem je „Chleb moich braci". Drugi tom „Chleba moich braci" dotyczy związków emigrantów z krajem. Z kolei w latach 1958—1960 napisałem western pod tytułem „Złoto starego Holendra".

— ... no i oczywiście książkę, którą trzymam w ręku.

— Tak, „Sosny i palmy". Jest to zbiór dwudziestu jeden opowiadań. Tom ten ukazał się w 1968 roku nakładem Polskiej Fundacji Kulturalnej w Londynie.

— Przeglądając tę książkę, zauważyłem opowiadanie pt. „Kwiaty z Ford Henderson", które kilka lat temu opublikowaliśmy na łamach naszego tygodnika...

— Opowiadania pisałem w różnych okresach i prawie wszystkie były zamieszczane w czasopismach, w tym również w „Skrzydlatej Polsce".

— A propos, co sądzi Pan o naszym tygodniku, jak Pan go ocenia?

— Oceniam go wysoko, jest dobrze i nowocześnie redagowany, wiele miejsca poświęca nowościom techniki jak i różnym rodzajom lotnictwa. Dla mnie osobiście jest źródłem wiadomości o lotnictwie polskim, a przede wszystkim wiedzy o lotnikach oraz ich osiągnięciach. Gdyby tak „Skrzydlata" mogła być bardziej nowocześnie drukowana... Mam na myśli papier, farbę i technikę druku.

— Obserwując z kraju lotniczy ruch wydawniczy na świecie odnosimy wrażenie, iż głównym kierunkiem natarcia tego ruchu na czytelnika jest literatura faktu. Czy nasza ocena jest prawidłowa?

— Jak najzupełniej. Literatury o tematyce wojennej, popularnohistorycznej, jest sporo. Szczególną pozycję stanowią książki, które dotyczą wspomnień lotników. Tych jest bardzo dużo. W większości są one opisane interesująco i przystępnie.

— W kraju istnieje od kilku lat Klub Twórców Lotniczych, zrzeszający pisarzy, publicystów, filmowców, plastyków oraz fotografików. Ostatnio utworzony został oddział warszawski tego Klubu. Czy spotkał się Pan za granicą z klubem tego typu i jak Pan ocenia szanse istnienia takiego Klubu?

— Kluby tego typu — jak mi wiadomo — nie działają za granicą. Jeśli się nie mylę, to dziennikarze lotniczy zorganizowani są w stowarzyszeniu mającym charakter międzynarodowy. Sprawa druga. Sądzę, że Klub Twórców Lotniczych ma ogromne pole do działania. Lotnictwo jest w tym przypadku wdzięcznym tematem, umożliwiającym rozwijanie wszechstronnej działalności twórczej. Żałuję, że nie mogłem skorzystać z zaproszenia i wziąć udziału w spotkaniu z członkami oddziału warszawskiego wspomnianego klubu.

— Kończąc naszą rozmowę, powróćmy jeszcze na chwilę do Pana twórczości, a przede wszystkim najbliższych zamierzeń pisarskich...

— Zamierzam oczywiście pisać dalej. Mam wiele pomysłów i sporo zebranego materiału, zapisków i notatek. Nie wykluczam przystąpienia do pisania powieści lotniczej, jak również powrotu do tematyki z okresu minionej wojny. Nie chciałbym się na ten temat wypowiadać, ponieważ zamysły moje mogą się zmienić, a co za tym idzie — uczyniłbym zawód czytelnikom. Pragnę stwierdzić, iż mam nadal dużo chęci i zapału do pisania.

— Dziękujemy za ciekawą rozmowę, życzymy dalszej owocnej pracy twórczej dla lotnictwa polskiego i... czekamy na nowe książki.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

poznać smak lotnictwa

wśród gór, w deszczu i mgle

Mistrzowska załoga z Aeroklubu Rzeszowskiego: pilot Jan Baran (z prawej) i nawigator Jan Bober (z lewej) po powrocie z trasy trzeciej konkurencji.

O 228,5 pkt. mniej zgromadziła na swym koncie załoga w składzie: pilot Edward Popiołek (z prawej) i nawigator Henryk Serda (z lewej) z Aeroklubu Krakowskiego, zajmując II miejsce. Niżej: Jak-12 małżeństwa Iwańskich i „Gawron" z Kielc.

Na wstępie muszę stwierdzić, że zmarzliśmy okrutnie, my wszyscy na płycie lotniska Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu, asystujący rozgrywanym tam XVII Samolotowym Mistrzostwom Polski Rajdowo-Nawigacyjnym. Kierownictwo sportowe imprezy, członkowie komisji sędziowskiej, tkwiący bohatersko na punktach kontrolnych w terenie, mechanicy, kierowcy. Wiatr zimny i niegościnny smagał nas bez litości, a podstępny drobny deszczyk podcinał złośliwie, przenikając głęboko przez ubranie. To nie żarty, panowie, lecz jesienny październik, w ryzykanckim jak na tego rodzaju imprezę terminie i miejscu.

I — od razu mamy problem. Rozważmy go spokojnie, od ręki. Otóż miejsce jest dobre, teren choć trudny, górzysty, odmienny pod względem rzeźby od płaskich rejonów środkowej czy północnej Polski — stwarza dodatkowe atrakcje dla załóg. Nadaje się, jak najbardziej, mimo iż inne tu warunki meteorologiczne od tych w jakich lata się na nizinach. Nie szkodzi, latać powinno się w każdym terenie i nie tylko przy klarownej pogodzie.

Ale — październik, jak się okazało, to na Nowy Targ **za późno**, aby tu w tym terminie organizować wielodniową imprezę nawigacyjną. Każdorazowo grozi to nierozegraniem zawodów z powodu niemożności latania w grożących niebezpieczeństwem warunkach atmosferycznych. O mały włos — a tegoroczne mistrzostwa byłyby właśnie z powodu pogody nierozegrane. Cóż, sporo na marne wydanych pieniędzy, brak mistrza i dwóch wicemistrzów, frustracja zawodników, zawód organizatorów, którzy przygotowali się solidnie. Kompletny niewypał. Dobrze, że to wszystko tylko groziło!

Mieliśmy wszyscy trochę szczęścia. Dobry „pambucek" ulitował się nad straceńcami i pozwolił mistrzostwa, po czterech dniach oczekiwania na jaką taką pogodę, dokończyć. Ale to był fuks.

Mamy więc mistrza (i to jakiego) i dwóch wicemistrzów.

Ponarzekajmy dalej. Jeszcze nikt od tego nie umarł, a wiele można naprawić.

Zawodnicy zakwaterowani byli w kempingowych domkach, w ośrodku letnim RSW „Prasa — Książka — Ruch", na skraju lotniska. Miejsce ładne, ale — nie w październiku, kiedy jest zimno, leje deszcz lub okolicę spowija mgła.

Ludzie w domkach marzli, szczękali zębami, woleli nie myć się, aby nie przeziębić się. Woda ciepła — była wprawdzie, ale w osobnym, dość odległym od domków pomieszczeniu. Gdy się tam człowiek porządnie na nagusa rozebrał i wymył, to — wracając rozgrzany do domku — mógł się nabawić zapalenia płuc. Ilu się przeziębiło, musiałbym dość długo wymieniać z nazwiska.

Ratowano się różnego rodzaju grzałkami, ale nie spełniały one dobrze swej roli, gdyż psuły się. Wegetowano w domkach, spano przy temperaturze 10° C i niższych. To, że potem mimo to świetnie latano, przypisać należy, naszej polskiej nadzwyczajnej odporności i hartowi.

Ale... czy tak powinno to się odbywać? Ejże, chyba nie.

Wniosek: może być Nowy Targ, owszem, ale — nie w październiku, lecz grubo wcześniej. W lipcu lub sierpniu i domki kempingowe będą miłe, nikt się nie będzie przeziębiał, nikt nie będzie przeklinał.

Zacząłem ten artykuł od różnych problemów. Nigdy tego dotychczas nie czyniłem, ale tym razem było to konieczne. Teraz krótko o problemie najgorszym, który nie powinien dawać spać naszym władzom lotnictwa sportowego.

Otóż na mistrzostwa miało przybyć ponad 30 załóg. Stawiło się tylko 19, z 13 aeroklubów. W tej liczbie jeden samolot, z Kielc, był niesprawny. Nie mógł brać udziału w 2 konkurencji.

Jak to ocenić?

To kompromitacja. Mamy ponad 40 aeroklubów. W każdych przeciętnych, regionalnych zawodach samolotowych za granicą, nie w mistrzostwach bynajmniej, bierze udział więcej załóg, niż w polskich mistrzostwach.

Problem jest ciężki: nie ma na czym latać. Samolotów jest mało. Używany dotychczas sprzęt jest w takim stanie, że coraz mniej nadaje się do latania. Zbieranina, którą udaje się sklecić na Mistrzostwa Polski, prezentuje się żałośnie: samoloty w większości stare, dychawiczne, z fatalną łącznością radiową. Co roku — gorzej, zamiast lepiej. Co się dzieje?

Bijemy na alarm. Jest bardzo źle! Trzeba albo kupić nowe samoloty za granicą, albo — zbudować samemu. „Wilgi" sprawy nie wyczerpują, potrzebne są maszyny nowocześniejsze, takie jak Zlin-43.

Nowotarskie mistrzostwa były z kolei siedemnaste. Rozegrane zostały w dniach 28 września — 6 października. Udział w konkurencjach brało 15 „Gawronów", 2 „Wilgi" i 2 Jaki -12.

Rozegrano bez jakiejkolwiek przesłanki do wypadku 5 konkurencji, w trudnych warunkach meteorologicznych.

Pierwsza konkurencja (A) — 28 września — miała charakter zlotowej. Załogi wylądowały na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego, gdzie na 5 minut przed startem otrzymały w kopertach zadanie lotu. Polegało ono na wykonaniu lotu po trasie łamanej, łuku, wyjściu na radiolatarnię, odszukaniu znaków w terenie (było ich 9) oraz zameldowanie się nad nieujawnionymi punktami kontroli czasu i metą w Nowym Targu, jak również dokładnym lądowaniu w prostokącie. Długość trasy — 143 km.

Zwyciężyła załoga Aeroklubu Rzeszowskiego, latające małżeństwo **Zbigniew i Aniela Staryszakowie** na „Gawronie", gromadząc 881 pkt. Na drugim miejscu znalazła się również załoga rzeszowska: pilot Jan Baran i nawigator Jan Bober na Jaku-12 — 822 pkt., na trzecim załoga Aeroklubu Ostrowskiego: Jerzy Wyciślak i Sadomir Smoliński na „Gawronie" — 795 pkt.

29 września rozegrano **drugą konkurencję** (B) — lot nawigacyjny po trasie łamanej oraz na radiolatarnię, z rozpoznaniem obiektów na podstawie zdjęć (było ich 6) i odszukaniem znaków (było ich 6). Regularność lotu mierzona na znanych

XVII SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI RAJDOWO NAWIGACYJNE

i nieujawnionych punktach kontroli czasu.

Zwycięstwo odniosła załoga **Jan Baran — Jan Bober** — 740 pkt., przed załogą krakowską Edward Popiołek — Henryk Serda na „Gawronie" — 728 pkt. i załogą bielsko-bialską Ryszard Wyroba — Jan Kubica na „Gawronie" — 604 pkt. Po dwóch konkurencjach team **Baran — Bober** wyszedł na 1 miejsce (1 562 pkt.), dystansując Popiołka i Serdę (1 443 pkt.) oraz małżeństwo Staryszaków (1 321 pkt.).

Dopiero 4 października, po czterech dniach nerwowego oczekiwania na polepszenie się pogody, udało się kontynuować mistrzostwa. Tego dnia, po zniknięciu porannych mgieł, rozegrano aż dwie konkurencje, ścigając się z czasem.

Najpierw była **konkurencja trzecia** (C) — o długości 217,5 km. Lot po trasie łamanej złożonej z 10 odcinków prostych i łuku, z wyjściem na radiolatarnię. Do odszukania — 12 znaków.

Ponowne zwycięstwo odniósł **Jan Baran** ze swym nawigatorem **Janem Boberem** — 868 pkt. Drugie miejsce: Popiołek — Serda (822 pkt.), trzecie: załoga warszawska Janusz Pasierski — Piotr Szczepański na „Wildze" — 745 pkt. Po trzech konkurencjach klasyfikacja wyglądała tak: 1 — **Baran — Bober** (2 430 pkt.), 2 — Popiołek — Serda (2 265 pkt.), 3 — Zbigniew i Aniela Staryszakowie (1 994 pkt.).

O godzinie 13 tego dnia zaczęła się **czwarta konkurencja** (D) — 157 km, lot po trasie w kształcie koła, z pełną regularnością, mierzoną na nieujawnionych punktach kontroli czasu i mecie, odnajdywaniem znaków (było 4) i identyfikacją obiektów (było 10).

Tylko raz, w tej konkurencji, leciutko potknął się nadzwyczaj pewnie lecący team Baran — Bober. Zwyciężyło drugie latające małżeństwo: pilot **Wiesław Iwański** i jego żona **Anna Iwańska**, z Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu, gromadząc 640 pkt. Na drugim miejscu uplasowali się krakowiacy Popiołek — Serda (499 pkt.), na trzecim ostrowiacy Wyciślak — Smoliński (482 pkt.). Po czterech konkurencjach na 1 miejscu znajdowała się załoga **Baran — Bober** (2 858 pkt.), która w czwartej konkurencji zajęła 7 miejsce. Tuż za nimi — nieodstępni Popiołek — Serda (2 764 pkt.) oraz małżeństwo Iwańskich (2 512 pkt.), którzy zepchnęli Staryszaków na czwarte miejsce.

5 października odbyła się ostatnia, **piąta** konkurencja (E) — lot nawigacyjny po trasie długości 189,5 km, wykreślonej według specjalnej krzywki. Był to lot z nieustanną zmianą kursu po krzywiźnie. Zadaniem załóg był regularny przelot całej trasy, mierzony na nieujawnionych punktach kontroli czasu i taśmie mety. Zawodnicy musieli odszukiwać znaki (było ich 8) oraz rozpoznawać obiekty na podstawie zdjęć (było ich 8).

Zdecydowanie zwyciężyła załoga **Baran — Bober** (787,5 pkt.), przed krakowiakami K. Lenartowiczem i Mirosławą Sznejder na „Gawronie" (653,9 pkt.) oraz załogą toruńską Jan Robaczewski — A. Korzeniowski (617,3 pkt.).

W wyniku pięciu rozegranych konkurencji zwycięstwo odniosła załoga **JAN BARAN — JAN BOBER** (Aeroklub Rzeszowski) — 3 645,9 pkt., zdobywając mistrzowski tytuł. Drugie miejsce i tytuł I wicemistrza zdobyła załoga **EDWARD POPIOŁEK — HENRYK SERDA** (Aeroklub Krakowski) — 3 417,4 pkt., trzecie miejsce i tytuł II wicemistrza załoga **WIESŁAW i ANNA IWAŃSCY** (Aeroklub Podhalański) — 2 955,5 pkt.

A oto następne miejsca: 4 — J. Robaczewski — A. Korzeniowski (Aeroklub Pomorski) — 2 835,1 pkt.; 5 — J. Pasierski — P. Szczepański (Aeroklub Warszawski) — 2 834,1 pkt.; 6 — Zb. i A. Staryszakowie (Aeroklub Rzeszowski) — 2 828,3 pkt.; 7 — K. Lenartowicz — M. Sznejder (Aeroklub Krakowski) — 2 746,9 pkt.; 8 — J. Wyciślak — S. Smoliński (Aeroklub Ostrowski) — 2 739,7 pkt.; 9 — R. Wyroba — J. Kubica (Aeroklub Bielsko-Bialski) — 2 609 pkt.; 10 — St. Marliński — A. Przybyła (Aeroklub Radomski) — 2 603,2 pkt.; 11 — K. Włodarkiewicz — T. Maliszewski (Aeroklub Warszawski) — 2 584,5 pkt.; 12 — W. Gross — S. Różycki (Aeroklub Wrocławski) — 2 551,7 pkt.; 13 — L. Grabiec — J. Makula (Aeroklub ROW) — 2 086,5 pkt.; 14 — M. Wajda — A. Kalicka (Aeroklub Krakowski) — 2 002,3 pkt.; 15 — M. Gajewski — R. Jagosz (Aeroklub Kielecki) — 1 824,8 pkt.; 16 — J. Kuśnierz — St. Witek (Aeroklub Wrocławski) — 1 770,7 pkt.; 17 — A. Wasiak — W. Chabasiński (Aeroklub Włocławski) — 1 644,7 pkt.; 18 — W. Gawlik — A. Bylok (Aeroklub Bielsko-Bialski) — 1 565,3 pkt.; 19 — M. Litwińczyk — St. Iwaszko (Aeroklub Białostocki) — 1 293,4 pkt.

Jak ocenić poziom załóg, biorących udział w Mistrzostwach?

Sądzę, że w ogólnym przekroju wysoko. Mamy grupę pilotów i nawigatorów na bardzo dobrym europejskim poziomie. Tacy piloci np. jak Jan Baran czy Edward Popiołek — to już prawdziwe asy. Niewiele im ustępują Wiesław Iwański, Zbigniew Staryszak, Jan Robaczewski, Janusz Pasierski czy K. Lenartowicz. Są to ludzie jeszcze w większości młodzi, choć z wielkim już lotniczym doświadczeniem. Latają świetnie, radzą sobie doskonale w trudnych warunkach.

Następna grupa — to ci „średni", dobra, solidna firma, żeby wymienić choćby Jerzego Wyciślaka, Ryszarda Wyrobę, Piotra Szczepańskiego czy Krzysztofa Włodarkiewicza. Rej w tej grupie zaczynają wodzić młodzi, pnąc się coraz wyżej. I tu, przy okazji tej grupy, trzeba zauważyć regres poziomu tak doświadczonych zawodników jak Waldemar Gross, Jan Kuśnierz, Marian Wajda czy Stanisław Marliński. Zajęli oni miejsca nie odpowiadające przecież ich kwalifikacjom. Pech? Możliwe, że tak.

Grupa trzecia — to zawodnicy albo jeszcze z małym w stosunku do czołówki doświadczeniem, albo ci, którym się po prostu nie poszczęściło. Bywa i tak.

Przemawiając na zakończenie mistrzostw, wiceprezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL doc. dr Bohdan Jancelewicz od razu na początku zapowiedział, że Zarząd APRL wysnuje właściwe wnioski z faktu tak żenująco małej liczby załóg uczestniczących w mistrzostwach. Stwierdził zarazem, iż sprawa ta ma szersze podłoże, łącząc się m. in. ze szkoleniem od podstaw.

Tylko przyklasnąć szczerej wypowiedzi wiceprezesa. Ale... jak długo można klaskać? Robiliśmy to już tyle razy. Ręce bolą. A latać, anno domini 1974, prawie nie ma na czym. Pewnie, że jest na mistrzostwach mało załóg, bo na czym miały przylecieć?

Rozmawiałem z wieloma zawodnikami oraz członkami kierownictwa mistrzostw i służb technicznych, zabezpieczających zawody. Sprawę braku sprzętu — traktują wszyscy jako pierwszoplanową i bolesną.

JERZY ZARĘBSKI

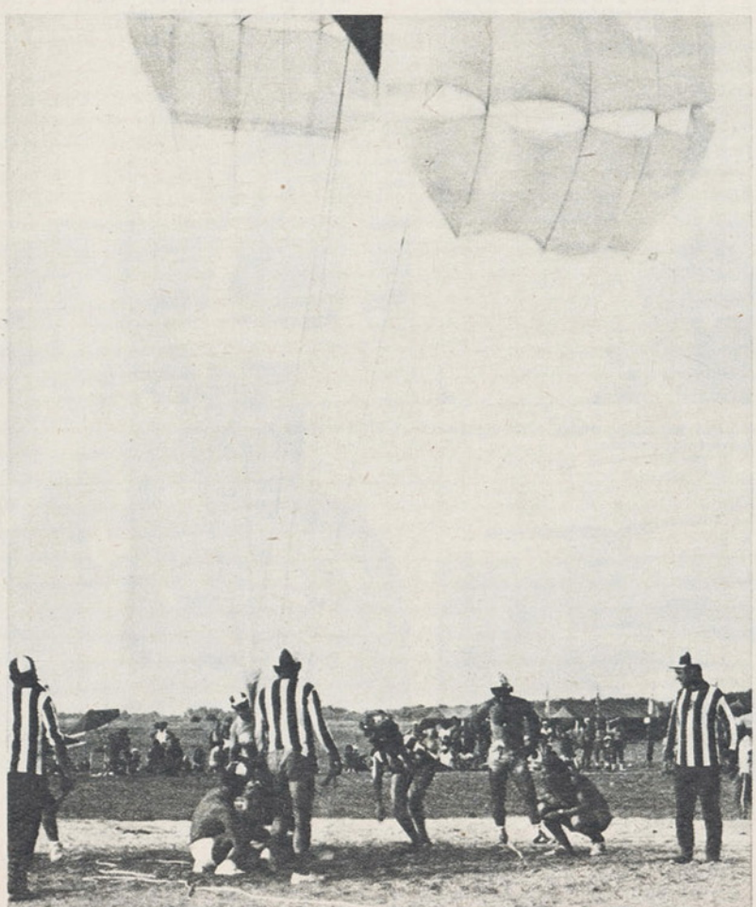
„Co z tą pogodą! Znowu nie ma latania. Co zrobić z wolnym czasem?"
Wszystkie zdjęcia autora

Zygmunt Gumiński był jednym z członków komisji sędziowskiej.

Siódme miejsce zajęła załoga krakowska: pilot K. Lenartowicz i nawigator Mirosława Sznejder. Niżej: Próba dokładności lądowania.

Na tegorocznych mistrzostwach świata w sporcie spadochronowym polska drużyna męska w składzie: Edward Ligocki, Roman Łapucki, Józef Łuszczki, Janusz Mac i Stanisław Sidor wywalczyła w klasyfikacji końcowej dobrą lokatę i tym samym została piątą drużyną świata. Jest to lokata, dzięki której w sposób zdecydowany nasi chłopcy uplasowali się w czołowej grupie najlepszych drużyn wszystkich kontynentów, jakie reprezentowane były w Szolnoku. Przed nimi znalazły się jedynie cztery drużyny męskie: Czechosłowacji, USA, NRD i Bułgarii. Za nimi natomiast pozostały: Francja, Związek Radziecki i ponad 20 innych drużyn naszego globu.

PIĄTA NA ŚWIECIE



Tak więc nasi chłopcy po wielokrotnych startach w mistrzostwach świata przyjechali do kraju — podobnie jak nasze srebrne dziewczęta — z piątym miejscem w świecie. Z osiągnięcia tego możemy być w pełni zadowoleni, ponieważ jak już wspomniałem na wstępie, tak silna i bardzo dobrze przygotowana do zawodów drużyna jak radziecka — musiała zadowolić się dopiero siódmym miejscem.

Przypomnijmy sobie, iż z poprzednich mistrzostw przyjeżdżaliśmy z dalekimi miejscami, które budziły więcej rozczarowania niż zachęty do dalszego treningu. Były to miejsca poniżej piątej lokaty. W tym roku — po powrocie naszej ekipy z Szolnok — na temat zajętej przez naszych chłopców dobrej lokaty nie powiedziano żadnego ciepłego słowa. A przecież uczynili wszystko, aby zająć jak najlepsze miejsca w skokach pojedynczych i drużynowych.

Wśród naszej piątki reprezentacyjnej było dwóch debiutantów: Roman Łapucki i Józef Łuszczki. Mimo iż uczestniczyli po raz pierwszy w tak wielkiej imprezie światowej, zajęli dobre miejsca w poszczególnych konkurencjach. Ich kolejny udział, miesiąc później, w mistrzostwach Polski był przekonywającym dowodem stale rosnącej formy zawodniczej. Wykazali to w sposób dobitny, a Józef Łuszczki w Lublinie zapewnił sobie dzięki pięknym skokom tytuł mistrzowski na rok 1974.

Gdy zapadła decyzja, iż więcej skoków już nie będzie, że właściwie mistrzostwa można uważać za zakończone, poszedłem do Edwarda Ligockiego i powiedziałem jakby od niechcenia:

— A więc stało się, mistrzostwa mamy już za sobą. Trzeba uzbroić się w cierpliwość i czekać ponownie dwa lata...

— Szkoda, że już się zakończyły — rzekł wtedy. — Nasi chłopcy osiągają coraz lepsze rezultaty, rozkręcili się na dobre. Uzyskane tutaj wyniki są dla nich optymistyczną zapowiedzią na przyszłość. Nasz najważniejszy sukces, to przede wszystkim ten, że już z nami się liczą i uważają za coraz groźniejszych konkurentów. Jeśli chodzi o mnie — zrobiłem tyle, na ile było mnie stać...

Nasz czołowy zawodnik, wielokrotny mistrz Polski i uczestnik mistrzostw świata Edward Ligocki, znalazł się w tym roku w dość trudnej sytuacji. Do ostatniej niemal chwili przed wyjazdem na mistrzostwa świata jego udział w tej wielkiej imprezie spadochronowej znajdował się pod znakiem zapytania. Według pierwotnych założeń miał wyjechać na mistrzostwa w charakterze trenera. Decyzję tę, na krótko przed wyjazdem do Szolnoku, zmieniono. Ostatecznie Edward Ligocki, oprócz prawa startu, otrzymał zadania trenerskie. Zresztą zadaniem trenerskim obdzielono zarówno jego jak i Wiesława Szelca, który początkowo miał uczestniczyć w mistrzostwach jako zawodnik.

Z nałożonych zadań obaj skoczkowie wywiązali się dobrze. Czy decyzje podjęte w tym zakresie zadań były słuszne? Można by je nazwać dyskusyjnymi. Ale nie o to chodzi. W sytuacji, w jakiej znalazło się kierownictwo ekipy, należało oczekiwać tylko takiego rozwiązania jakie zaproponowano i podjęto. Tak się też stało. Na pewno z jakąś szkodą dla obu skoczków. Ale w takich sytuacjach są one nieuniknione.

Edward Ligocki, mający na swym koncie spadochronowym blisko 2 800 skoków, znajduje się od dłuższego czasu w podwójnej roli: zawodnika i trenera. Dwie role, dwa kierunki działania — jak twierdzi — stale się wzajemnie uzupełniają. Ze swego bogatego doświadczenia zawodniczego czerpie wiedzę, aby następnie przekazywać ją swym podopiecznym. Sam nadal trenuje, ale na ten osobisty trening pozostaje mu coraz mniej czasu i w terminarzu codziennych zajęć spychany jest nieustannie na dalszy plan.

„Osiągnąłem na pewno dużo — mówi o sobie — ale poziom ten należałoby jeszcze udoskonalić, przeprowadzając przy okazji szereg eksperymentów. Bez eksperymentów i różnego rodzaju prób nie może być mowy o postępie".

Do polskiej szkoły spadochronowej Edward Ligocki wniósł ogromny dorobek techniczno-sportowy, dorobek praktyczny, wielokrotnie wypróbowany w powietrzu między niebem, a ziemią. Wspólnie z Januszem Molikiem wnieśli duży wkład w przygotowanie naszej reprezentacji męskiej, która tak pięknie spisała się na mistrzostwach świata. Obu trenerom — o Bolesławie Gargale już pisałem — należą się słowa podziękowania, które przekazujemy im w imieniu naszych czytelników oraz entuzjastów spadochroniarstwa sportowego.

Na koniec kilka informacji o pozostałych naszych reprezentantach.

Dobrą formę zawodniczą, stale zwyżkującą, zademonstrował Józef Łuszczki (2 150 skoków), wielokrotny uczestnik zawodów, aktualny mistrz Polski, jak również mistrz Polski w akrobacji. Jego coraz lepsze wyniki w akrobacji pozwolą mu z całą pewnością za dwa lata rywalizować o medalowe miejsce w akrobacji spadochronowej. Wierzymy w jego możliwości sportowe.

Gdy zapytałem Janusza Maca (ponad 1 900 skoków) o jego spostrzeżenia nie tylko z mistrzostw, odpowiedział mi:

— Każdy skoczek spadochronowy daje z siebie bardzo dużo, czasem więcej niż to jest konieczne w określonej sytuacji podczas treningu czy też zawodów. W zamian natomiast... nie otrzymuje nic. Oczywiście nie mam w tym przypadku na myśli nagrody, czy odznaczenia — ale na przykład pamięć o zawodniku, wyrażającą się w formie jakiegoś dyplomu uznania czy uczestnictwa, serdecznych słów. Mam w tym przypadku na myśli bodźce, których prawie nie stosujemy, a które zachęcają i pobudzają, jednym słowem dopingują skoczka do dalszej pracy nad doskonaleniem formy zawodniczej.

Aktualny mistrz spadochronowy Wojska Polskiego Roman Łapucki (blisko 2 300 skoków), uczestnik zawodów i mistrzostw (ma na swoim koncie sportowym zaliczonych 10 ważniejszych imprez spadochronowych), powiedział mi:

— Żałuję bardzo, że mistrzostw świata nie zdołano rozegrać zgodnie z programem maksimum. Chciałoby się jeszcze powalczyć. Zacząłem się rozkręcać, wyniki uzyskiwałem coraz lepsze, a tutaj trzeba kończyć. Mimo, iż jestem otrzaskany z zawodami, to jednak w pierwszych dniach odczuwałem jakąś nieokreśloną tremę. Już po drugim skoku wszystko minęło i skończyło się tylko na niepokoju. Jak się przekonałem, każdy zawodnik mocno przeżywa w jakiś sposób swój pierwszy start w mistrzostwach świata. Z udziału w zawodach jestem zadowolony, gdyż poczyniłem wiele obserwacji, porównań oraz wykonałem wiele zdjęć fotograficznych. Moim hobby jest fotografika.

Stanisław Sidor był prezentowany na naszych łamach, więc ograniczymy się do przypomnienia, iż trzykrotnie zdobył tytuł mistrza Polski (w tym raz juniorów), a w Szolnoku uzyskał złoty medal i tytuł mistrza świata w skokach na celność lądowania. Ma na swym koncie ponad 2 500 skoków.

Reasumując należałoby stwierdzić — opierając się na doświadczeniach ekip zagranicznych — iż drużyny spadochronowe (męskie i kobiece), przygotowane wieloletnim szkoleniem, dużym nakładem kosztów i środków, należałoby w przyszłości zmieniać lub uzupełniać z rozwagą.

TADEUSZ MALINOWSKI

Na zdjęciach od góry: Janusz Mac (Rzeszów), Edward Ligocki (WKS „Śląsk"), Józef Łuszczki (WKS „Wawel"), Roman Łapucki (WKS „Wawel"), Stanisław Sidor (WKS „Orlęta").

Zdjęcia autora

SZOLNOK '74

FARNBOROUGH 1974

Widok ogólny terenu międzynarodowej wystawy lotniczej w Farnborough. Naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde" na chwilę przed przyziemieniem.

Tegoroczna 21 z kolei Międzynarodowa Wystawa i Pokazy Lotnicze, organizowane co dwa lata w Farnborough, były w istocie po raz pierwszy w pełni międzynarodowe. Spośród głównych wytwórców lotniczych brak było jedynie Związku Radzieckiego. W wystawie wzięło udział ponad 400 firm z W. Brytanii, USA, Francji, RFN, Włoch, Holandii, Szwecji, Kanady, Hiszpanii, Szwajcarii oraz Belgii, a z krajów socjalistycznych — Polski i Rumunii. Stoiska umieszczono w dwóch ogromnych namiotach — które z powodzeniem opierały się typowo angielskiej (deszcze i wiatry) pogodzie. Część eksponatów takich jak urządzenia obsługi naziemnej, sprzęt przeciwpożarowy. uzbrojenie i radary wystawiono na otwartym powietrzu. Kolorowe, pasiaste namioty służące poszczególnym wystawcom do przyjmowania gości, przyczepy kempingowe (w tym PEZETEL-u ozdobione wózkiem golfowym Melex) stwarzały charakterystyczną oprawę.

Spośród 70 typów samolotów biorących udział w pokazach i wystawie największą atrakcją był zwiadowczy Lockheed SR-71 przedstawiony po raz pierwszy poza USA. Samolot ten przeleciał z Nowego Jorku do Londynu w przeciągu 1 h 55 min 42 s, osiągając prędkość 2 924 km/h. Lot odbywał się na wysokości ponad 24 000 m, z wyjątkiem 3 tankowań w powietrzu (z których 1 było pozorowane). Pomalowany na czarny matowy kolor (stąd nazwa „Czarny ptak"), napędzany dwoma silnikami dwuprzepływowymi J-85 o ciągu 14 740 kG każdy, samolot ma skrzydła w kształcie podwójnej delty o rozpiętości — 16,95 m i kadłub długości — 32,74 m. Zasięg bez tankowania w locie — 4 800 km. SR-71 wystawiono za obszernym ogrodzeniem i nie demonstrowano w powietrzu. Inną sensacją wystawy była katastrofa amerykańskiego śmigłowca bojowego Sikorsky S-67 „Blackhawk", która pociągnęła za sobą śmierć pilota (drugiego). Śmigłowiec rozbił się podczas wykonywania beczki na małej wysokości. Przed katastrofą wykonano na nim 1 000 figur akrobacyjnych, w tym beczki i pętle.

Wśród samolotów, które były wcześniej zapowiadane, nie wystawiono najnowszego wielozadaniowego samolotu bojowego Panavia MRCA, stanowiącego wynik współpracy W. Brytanii, RFN i Włoch. Główną przyczyną było opóźnienie pierwszego lotu (który odbył się 14 sierpnia br.), spowodowane kłopotami z silnikiem RB-199. Do rozpoczęcia wystawy prototyp 01 wykonał zaledwie 3 loty, a więc zbyt mało, aby można go było zademonstrować w powietrzu. Pokazywano jedynie model tego samolotu wyposażonego w skrzydła ze zmiennym skosem.

Brak było także na wystawie chluby Brytyjczyków i Francuzów — naddźwiękowego samolotu pasażerskiego Aerospatiale-BAC „Concorde", bowiem prototyp 002, który zakończył cykl badań w locie i miał przylecieć do Farnborough, uległ awarii podwozia. „Concorde" demonstrowany w locie to egzemplarz przedprodukcyjny 01. Otwierał on każdego dnia pokazy, przylatując punktualnie i wykonując dotknięcie pasa startowego kołami oraz dwa okrążenia lotniska. Do chwili obecnej latało 6 samolotów „Concorde", w tym 2 serii produkcyjnej 201 i 202, wykonując ok. 3/4 zaplanowanego na 4 125 h programu prób w locie. Przewiduje się rozpoczęcie użytkowania samolotu na liniach pasażerskich na przełomie lat 1975/76. W aktualnej odmianie „Concorde" ma prędkość przelotową M=2 i zasięg z pełnym ładunkiem handlowym oraz rezerwą paliwa — 6 400 km. Uruchomiono produkcję 16 samolo-

Mgr inż. JULIAN FALĘCKI

Korespondencja własna z W. Brytanii

tów, z których 9 zamówiono dla „British Airways" i „Air France".

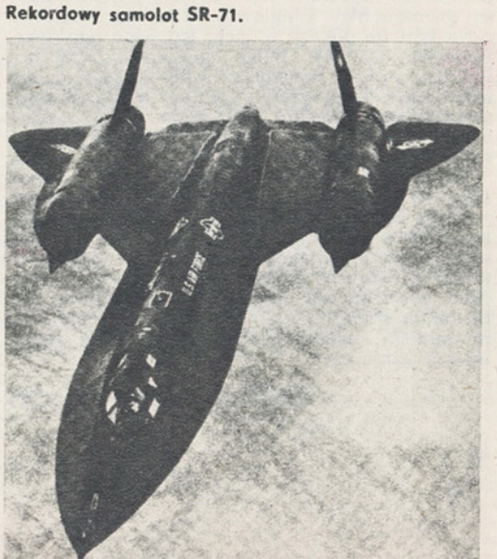
Pokazy w Farnborough były premierą dwu najnowszych samolotów brytyjskich: Hawker Siddeley „Hawk" i Short SD3-30. Pierwszy z nich jest 2-miejscowym samolotem szkolno-treningowym i ma zastąpić 3 używane dotychczas przez RAF „Jet Provost", „Gnat" i „Hunter". Aby umożliwić szkolenie podstawowe i trening, zwrócono szczególną uwagę na zapewnienie małej prędkości podchodzenia oraz lądowania i dużej (M=0,85) prędkości maksymalnej. Napęd samolotu stanowi dwuprzepływowy silnik Rolls-Royce/Turbomeca „Adour" bez dopalacza, o ciągu 2 420 kG. Przed rozpoczęciem wystawy prototyp wylatał 11 h. Przewiduje się wprowadzenie samolotu do użytkowania w końcu 1976 r., zamówiono 175 maszyn.

SD3-30 jest 30-miejscowym samolotem pasażerskim na linie lokalne, jedynym w Europie Zachodniej spełniającym najnowsze wymagania amerykańskie dla samolotów tego rodzaju. Stanowiąc rozwinięcie „Skyvana", posiada charakterystyczny szeroki kadłub o przekroju prostokątnym, umożliwiający ustawienie 3 foteli w jednym rzędzie. Aby obniżyć hałas, do napędu użyto najnowszej odmiany silników turbinowych PT6A-45 z pięciołopatowymi śmigłami o małej prędkości obrotowej (1 100 obr/min. w warunkach przelotowych). Samolot może być łatwo przekształcony w pasażersko-transportowy lub transportowy zabierający typowe pojemniki. Prędkość przelotowa — 361 km/h, masa startowa — 9 840 kg, długość startu — 1 175 m. Oblatany 22 sierpnia br., podobnie jak „Hawk", wejdzie do użytkowania w 1976 r.

Wytwórnia VFW-Fokker przedstawiła na ziemi oraz w locie najnowszą odmianę samolotu pasażerskiego bliskiego i średniego zasięgu, który może startować z krótkich oraz częściowo przygotowanych lotnisk, F-28 „Fellowship" Mk 6000. Napędzany dwoma silnikami dwuprzepływowymi „Spey" Mk 555, zabiera 79 pasażerów lecąc z prędkością przelotową 843 km na odległość 1 853 do 2 594 km. Od wcześniejszej odmiany różni się powiększonym płatem. Jest pierwszym samolotem w swej klasie spełniającym amerykańskie wymagania FAA odnośnie dopuszczalnego hałasu. Przewiduje się uzyskanie świadectwa zdatności w grudniu br. Drugim odrzutowym samolotem VFW-Fokker, który aktualnie uzyskał certyfikat, jest 40-miejscowy VFW-614. Dzięki umieszczeniu silników wentylatorowych M-45H nad skrzydłami, uzyskano m.in. obniżenie hałasu. Napęd samolotu zoptymalizowano z punktu widzenia użytkowania na krótkich (1 320 do 2 500 km) trasach. Dotychczas sprzedano 10 maszyn, ale VFW-Fokker ma nadzieję, że VFW-614 zastąpi dotychczas stosowane samoloty z napędem tłokowym, przewidując produkcję ok. 20 samolotów rocznie.

DALSZY CIĄG NA STRONIE 8

Rekordowy samolot SR-71.



CIĄG DALSZY ZE STRONY 7

Spośród przedstawionych samolotów, znajdujących się we wczesnym etapie rozwoju, należy wymienić francusko-zachodnioniemiecki „Alpha Jet". Ten dwusilnikowy, dwumiejscowy samolot wojskowy jest przedstawicielem nowej generacji samolotów szkolno-bojowych. Może być używany do szkolenia podstawowego oraz treningu, a także zabierać zestaw uzbrojenia o masie 2 000 kg. Trzy zbudowane dotychczas prototypy wylatały ponad 200 h. Napędzany dwuprzepływowymi silnikami „Larzac-04" o ciągu 1 345 kG, rozwija prędkość M = 0,85, osiąga pułap — 15 000 m i może przelecieć 2 000 km. Rozbieg odmiany szkolnej — 390 m.

Jednym z nowszych (pierwsze samoloty mają być dostarczone dla lotnictwa w grudniu br.) był także myśliwiec amerykański Mc Donnel Douglas F-15 „Eagle", demonstrowany na ziemi i w locie w odmianie 2-osobowej TF-15. Napędzany 2 silnikami dwuprzepływowymi o łącznym ciągu ok. 23 000 kG, rozwija prędkość ponad M=2. Na wystawę przyleciał bez tankowania w locie, przebywając 5 200 km w ciągu 5,4 h.

Wielozadaniowy śmigłowiec Wesland/Aerospatiale „Lynx", z dwoma silnikami turbinowymi „Gem" o mocy 900 KM każdy, przedstawiono w odmianach uniwersalnej z podwoziem płozowym oraz morskiej z podwoziem 3-kołowym. Wyposażony z sztywny wirnik ma masę 4 300 kg i rozwija, w odmianie wojskowej, prędkość 268 km/h. Jego zasięg wynosi 700 km. Dotychczas latało 12 „Lynx'ów". Na wystawie pokazano także makietę odmiany cywilnej z bardzo elegancką kabiną. Także makieta cywilnego śmigłowca Agusta A-109 z dwoma silnikami Allison 250-C20 o mocy 420 KM (przewidywane dostawy śmigłowców w połowie 1976 r.) wyróżniała się wykończeniem 6-miejscowej kabiny pasażerskiej. Rodzaj i poziom wykończenia kabiny nie ustępował najbardziej luksusowym samochodom.

Kończąc przegląd nowości należy wspomnieć o pokazanym na wystawie statycznej — prototypie rumuńskiego 4-miejscowego samolotu treningowo-turystycznego IAR-823. Z silnikiem tłokowym Lycoming IO-540 rozwija on prędkość przelotową 300 km/h oraz osiąga wznoszenie 500 m/min.

Zgodnie z nazwą pokazy w locie stanowią w Farnborough bardzo istotną część wystawy. Aby przekonać potencjalnych klientów oraz fachowców o walorach samolotów i śmigłowców, piloci latają bardzo efektownie, często na granicy ryzyka. Program w czasie dni zamkniętych jest jednakowy, natomiast dla szerokiej publiczności uzupełniony pokazami zespołów akrobacyjnych — cywilnych i wojskowych oraz przelotem historycznych już: „Lancastera" „Hurricanów" i „Spitfire'ów"". Nie sposób w krótkiej relacji opisać 2,5 godzinnego programu. Zatrzymam się więc jedynie na tych punktach, które wywarły największe wrażenie, bowiem symbolizują istotne etapy rozwoju techniki lotniczej.

W pierwszym rzędzie należy podkreślić postęp w dziedzinie uciszenia samolotów. Najlepszym przykładem był tu start i przelot dużego 3-silnikowego samolotu pasażerskiego Lockheed L-1011 „TriStar" dla 256—400 pasażerów. Dzięki użyciu trójwałowych silników wentylatorowych RB-211 samolot jest wyjątkowo cichy, cichszy od jakiegokolwiek z tutaj demonstrowanych.

Dalej — pionowe starty, wznoszenie i zawisy przydźwiękowego samolotu bojowego „Harrier", znajdującego się w użytkowaniu w W. Brytanii i USA.

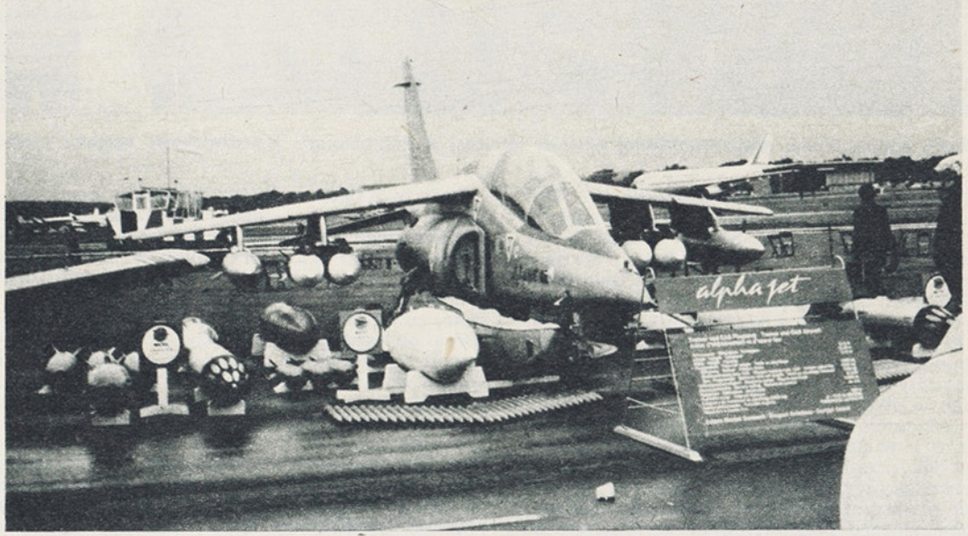
Wreszcie zaskakująca akrobacja śmigłowca Bo-105 ze sztywnym wirnikiem obejmująca pętle, beczki, hamowania i loty z kadłubem w pozycji pionowej. Pokazów tych nie był w stanie zaćmić żaden z innych śmigłowców, z wyjątkiem może pechowego „Blackhawk'a". Beczkę wykonał także 38-miejscowy śmigłowiec Sikorsky HH-53C.

Na tym tle pokazy w locie jedynego polskiego samolotu PZL-104 „Wilga" nie mogły wywołać sensacji, chociaż komentarz radiowy spikera był przychylny. W programie „Wilga" miała demonstrować zbiorowy hol szybowców „Pirat", „Cobra" i „Jantar", ale w dniach gdy wiał bardzo silny wiatr — szybowce nie latały.

Wystawa i pokazy „Farnborough-74" stanowiły ciekawą ilustrację głównych kierunków rozwoju techniki lotniczej, która nieskrępowana kosztami w dziedzinie wojskowej umożliwia nieustanny wzrost osiągów, natomiast w zastosowaniach cywilnych stwarza samoloty coraz bardziej ekonomiczne, ponadto przyjaźniejsze dla otoczenia dzięki krótkim startom i lądowaniom, mniejszemu hałasowi oraz zmniejszeniu zadymienia atmosfery.

Mgr inż. JULIAN FALĘCKI

Samoloty: IAR-823 (Rumunia), BAC „Strikemaster" i SEPECAT „Jaguar" na tle dwóch BAC 1-11.



2-miejscowy samolot szkolno-bojowy „Alpha Jet" z 2 silnikami turboodrzutowymi po 1345 kG ciągu.

LIST DO REDAKCJI

NA MARGINESIE FARNBOROUGH INTERNATIONAL

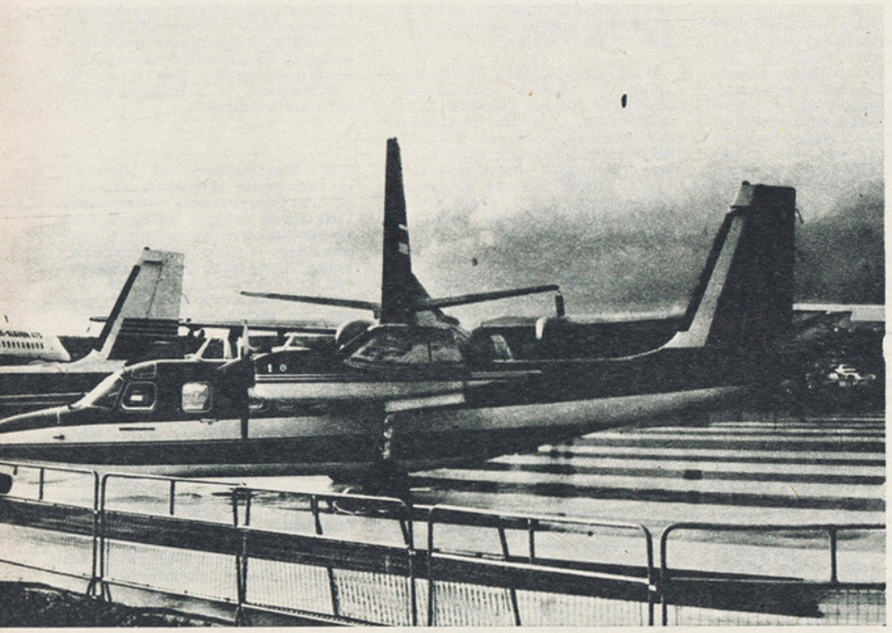
SPRAWA „PUBLICITY"

Udział polskiego przemysłu lotniczego w wielkich wystawach i pokazach międzynarodowych jest jak najbardziej pożądany. Dlatego też z zadowoleniem należy podkreślić obecność **Pezetel-u** na Farnborough International-74. Tylko, że samo przywiezienie sprzętu latającego (w tym przypadku „Wilgi" oraz szybowców „Jantar", „Cobra" i „Pirat") oraz krótki parominutowy pokaz w powietrzu to jeszcze nie wszystko. Wśród przeszło 100 samolotów i niemal 400 wystawców trzeba na siebie zwrócić uwagę potencjalnych klientów, których nie brak chyba wśród przedstawicieli 150 krajów odwiedzających Farnborough. I tu właśnie leży najsłabsza strona polskiej ekspozycji: brak „publicity", czyli reklamy.

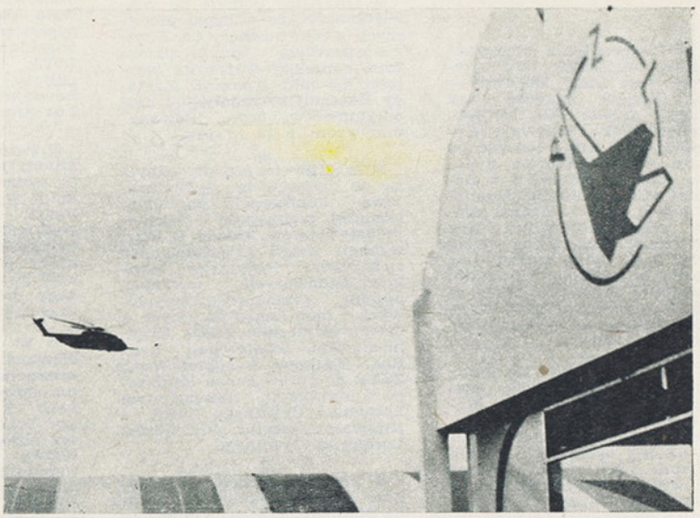
1 września 1974 r. — dzień premiery prasowej. Na lotnisku jest wprawdzie najmniej ludzi, ale za to tylko prasa, korespondenci lotniczy z całego świata. Oglądają i fotografują każdą maszynę, aby ją opisać w reportażach. Przechodzę przez stoisko samolotowe wzdłuż i wszerz, nie widzę ani „Wilgi", ani szybowców. Czyżby nie przybyli? Przypadkowo zerkam na drugi koniec lotniska, do którego nie można się dostać, i cóż widzę: maleńką sylwetkę znajomego górnopłata, a przy nim prawie niedostrzegalne szybowce. **Pezetel** okazał się jedynym wystawcą, który nie przeprowadził maszyn na bieżnię parkingową wystawy. Dlaczego? Okazuje się, że cała obsada **Pezetel-u** liczy zaledwie pięć osób: trzech pilotów, jeden mechanik i pani Pawlak. Pani Pawlak musi być przy

FARNBOROUGH 1974

Zdjęcia: J. Falęcki (6)

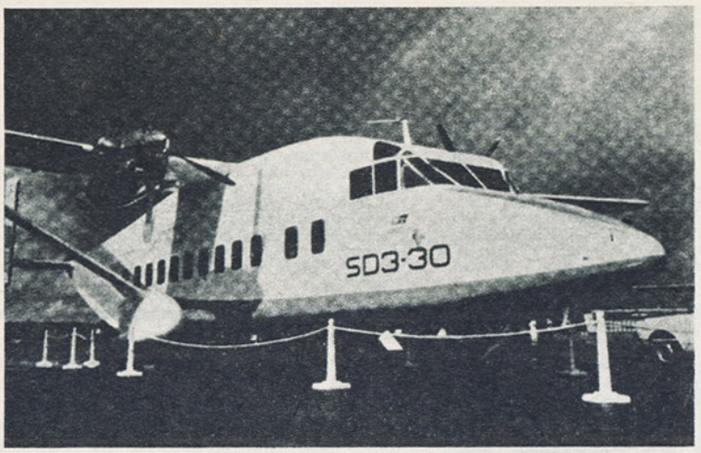


owy samolot dyspozycyjny Rockwell Sh rike „Commander-685" z 2 silnikami tłokowymi KM.



Smigłowiec ratowniczy Sikorsky HH-53C, widziany sprzed stoiska polskiego PEZETEL-u.

wy samolot pasażerski, przeznaczony do obsługi linii lokalnych, Britten-Norman „Tris-



30-miejscowy samolot komunikacyjny na linie lokalne, Short SD3-30.

stoliku **Pezetel-u**, nie może stamtąd odejść ani na chwilę, bo inaczej trzeba by go zamknąć. Piloci od samego rana są na odprawie, która przeciąga się w nieskończoność. Nie wolno im jej opuścić, ustalane są na niej bowiem szczegółowe programy lotów na każdy dzień. Pozostaje więc tylko mechanik. Jakże on jeden może przeciągnąć samolot i trzy szybowce z dalekiego krańca lotniska na miejsce wystawy i odstawić je z powrotem do rejonu startów przed rozpoczęciem lotów, kiedy czynność tę trzeba wykonać w ciągu paru minut określonych harmonogramem czasu ułożonym przez organizatorów? Nawet gdyby piloci byli wolni, to biorąc pod uwagę szybowce, które muszą być podtrzymywane za skrzydła – i tak stanowczo ekipa za mała. W pierwszym szczegółowym reportażu tygodnika „Flight" z Farnborough, (numer z 5 września) omówione są wszystkie wystawione samoloty (łącznie z rumuńskimi), **wszystkie oprócz „Wilgi" i naszych szybowców!** Pewnie właśnie dlatego, że pozostały po drugiej stronie lotniska, niedostępnej w dniu premiery prasowej.

Wchodzę do namiotu prasowego. Przy ścianach rzędy szaf z otwartymi przegródkami dla wszystkich wytwórni. W porządku alfabetycznym, z tytułem firmy nad przegródką. Każda wypełniona barwną literaturą i zdjęciami, w efektownych teczkach „informacji prasowej". **Pezetel-u** nie ma. Staram się dojść dlaczego, pytam organizatorów, pytam angielską firmę Daltrade, agenta **Pezetel-u** w Wielkiej Brytanii. Dowiaduję się, że podobno **Pezetel** nie zamówił takiej przegródki zgłaszając swój udział w Farnborough. Dzięki inicjatywie ekipy polskiej **Pezetel** dostaje w następnych dniach swoją przegródkę. Niestety, poza kolejnością alfabetyczną i bez nagłówka, no i namiot prasowy nigdy już nie był tak wypełniony jak właśnie w dniu premiery.

Przeglądam oficjalny Trade Catalogue, przeznaczony dla przemysłu i handlu. **Pezetel** figuruje na równi z innymi. Ale w tymże katalogu są także ogłoszenia, które mówią znacznie więcej niż lakoniczny zestaw eksponatów. Ogłasza się w nim prawie każda firma, ilustrując swoje samoloty zdjęciami. **Pezetel-u** w ogłoszeniach nie ma. Kupuję popularny, kolorowy program lotów, drukowany w wielu tysiącach egzemplarzy dla gawiedzi oglądającej Farnborough, sięgającej ćwierć miliona osób. W programie wzmianka o każdym startującym samolocie ilustrowana zdjęciem, jedynie przy „Wildze" brak fotografii. To wszystko są rzeczy same w sobie drobne, i może nie tak istotne, ale dające w sumie dziurę w reklamie i zmniejszające popularyzację i efekt polskiego udziału. W jednym z dni pokazów dla publiczności (6 września) stoi koło mnie dwóch młodych entuzjastów, rozpoznających bezbłędnie nie tylko każdy typ maszyny, ale nawet jego wersję i silniki. Startuje „Wilga" z „Cobrą" na holu. Słyszę ich głosy: „Jakiś nieznany samolot, chyba rumuński..." Wiadomo, że oni „Wilgi" dziś kupować nie będą, ale za lat może dziesięć, kto wie, mogą decydować o zakupie sprzętu lotniczego dla klubów czy instytucji. Polski przemysł lotniczy, pomimo obecności w Farnborough, jest dla nich próżnią. Wystawców nie powinno się z trudem wyszukiwać. Reklama musi być taka, aby trafiała do każdego, zarówno reportera i klienta, jak i zwykłego szarego widza.

Z radością stwierdziłem, że w późniejszych dniach Farnborough „Wilga" i szybowce znalazły się wreszcie na stoisku samolotowym dostępnym dla publiczności, że obecność polskiego sprzętu znalazła z czasem odnotowanie w prasie światowej. Oglądałem z satysfakcją katalogi **Pezetel-u**, szczególnie „Wilgi", ładnie wydane i na poziomie. Co najważniejsze, że pomimo fatalnych warunków atmosferycznych, ciągłych ulew i wichrów organiczających pokazy nawet olbrzymów komunikacyjnych i odrzutowców bojowych, „Wilga" i szybowce latały niemal codziennie. I to głównie uratowało **Pezetel** od zapomnienia. Jeśli jednak udział polskiego przemysłu lotniczego w przyszłych imprezach międzynarodowych na Zachodzie ma odnieść pożądany skutek, docenianie reklamy i kwestia dobrego jej rozpracowania we wszystkich aspektach winna być jednym z zasadniczych elementów przygotowań ekspozycji **Pezetel-u**.

JERZY B. CYNK
Londyn

Z LOTU PO świecie

■ **Najdłuższą** trasą międzynarodową radzieckich linii „Aeroflot" jest linia Moskwa — Lima (Peru). Długość trasy wynosi prawie 16,5 tys. km. Samoloty Il-62 przebywają ją w ciągu 21 h 30 min., lądując po drodze we Frankfurcie n/Menem, Rabacie (Maroko) i Hawanie (Kuba). Po uruchomieniu nowej linii — ogólna długość międzynarodowych tras „Aeroflotu" wynosi już ponad 350 tys. km. Tylko w pierwszej połowie br. oddano do użytku nowe linie: Moskwa — Waszyngton, Amsterdam — Moskwa — Tokio, Leningrad — Hamburg, Moskwa — Burgas.

*

■ **Trasę** długości 9 086 km z Londynu do Los Angeles przeleciał 13 września br. w ciągu 3 h 47 min. 39 s. amerykański samolot dalekiego zwiadu SR-71, osiągając średnią prędkość 2 395 km/h. Załogę stanowili: kpt. Harold B. Adams i mjr William C. Machorek.

*

■ **Zbudowany** w Anglii drugi seryjny naddźwiękowy samolot francusko-angielski „Concorde", po przeleceniu w ciągu 3 h 33 min trasy Londyn — Teheran w dniu 7 września br., poleciał następnie do Bahrajnu w Zatoce Perskiej. Ogólny czas lotu — wyniósł 3 h 52 min. Największa osiągnięta prędkość wyniosła Ma = 2,05, największa wysokość — 15 240 m. W Bahrajnie „Concorde" poddana została całej serii prób w locie podczas wysokich temperatur. Planowany jest lot non stop z Bahrajnu do Singapuru, jako „przetarcie" projektowanej linii Londyn — Australia, z lądowaniami w Bahrajnie i Singapurze. Linię tę mają obsługiwać samoloty „Concorde" w barwach „British Airways".

*

■ **W Szwecji** przebywał, w dniach 16 — 20 września br., dowódca Wojsk Lotniczych ZSRR, główny marszałek lotnictwa Paweł Kutachow. Gość radziecki odwiedził kilka jednostek lotniczych i zapoznał się z formami szkolenia lotników i personelu naziemnego szwedzkiego lotnictwa wojskowego.

*

■ **Oficjalnie** podano do wiadomości, że w ciągu pierwszych pięciu miesięcy br. Francja sprzedała innym państwom samoloty wojskowe wartości 4,5 mld franków. Zakłady Dassault sprzedały już 1 500 odrzutowców typu „Mirage" nabywcom z 16 krajów.

*

■ **W Kijowie** (ZSRR) odbyła się w czerwcu br. ogólnokrajowa konferencja na temat lotniczej ergonomiki i bezpieczeństwa lotów. Udział w konferencji wzięli przedstawiciele radzieckich instytutów naukowo-badawczych, wyższych uczelni, zakładów przemysłowych i biur konstrukcyjnych z całego terytorium ZSRR. Organizatorami konferencji byli: Rada Naukowa Akademii Nauk ZSRR do spraw ruchu lotniczego i nawigacji, ministerstwo Lotnictwa Cywilnego ZSRR i Kijowski Instytut Inżynierów Lotnictwa Cywilnego.

*

■ **Jeden** z dwóch prototypów amerykańskiego śmigłowca Sikorsky YCH-53 E uniósł ostatnio ładunek o masie 31,7 tony. W locie z prędkością 315 km/h — przetransportował ładunek o masie 25,4 tony.

*

■ **16 samolotów** pionowego startu i lądowania Hawker — Siddeley AV-8 A „Harrier", wchodzących w skład eskadry amerykańskiego lotnictwa marynarki, przybyło w sierpniu do bazy Iwakuni na wodach Japonii. Samoloty te zastąpiły bazującą tam dotychczas eskadrę 18 samolotów McDonnell-Douglas „Skyhawk", która powróciła do USA. W przyszłości przybędzie do tej bazy również amerykańska jednostka samolotów F-14 „Tomcat".

*

■ **Towarzystwa lotnicze,** wykonujące transatlantyckie przewozy regularne, osiągnęły na konferencji w San Diego zasadnicze porozumienie z towarzystwami czerterowymi w sprawie ustanowienia minimalnych cen za przewozy transatlantyckie. Jednakże już pięć towarzystw czarterowych wysuwa obecnie do przyjętego porozumienia swoje zastrzeżenia.

*

■ **Władze lotnicze USA** zagroziły towarzystwu „British Caledonian Air Lines" cofnięciem zezwolenia na loty do Stanów, jeśli będzie ono stosowało zbyt niskie taryfy, nie odpowiadające poziomowi obowiązującemu towarzystwa — IATA. BCAL utrzymują regularną komunikację między Londynem a Nowym Jorkiem i Los Angeles.

*

■ **Porównując rekordowe loty atlantyckie** samolotu SR-71 z przelotami „Concorde" (2 200 km/h w lotach Waszyngton — Paryż i Boston — Paryż), podkreśla się większą wartość użytkową samolotu cywilnego, który przy przelotach rzędu 6 000 km nie wymaga kosztownego tankowania paliwa podczas lotu.

*

■ **W odbywającej się w Montrealu** sesji ogólnego zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego I C A O po raz pierwszy brała udział, w charakterze obserwatora, delegacja lotnictwa cywilnego Chińskiej Republiki Ludowej. Fakt ten wiąże prasa zachodnia z możliwością przystąpienia już w niedługim czasie ChRL do ICAO.

*

■ **W Tule** odbyły się XX Mistrzostwa Spadochronowe ZSRR. W skokach z 30-sekundowym opóźnieniem otwarcia spadochronu na celność lądowania zwyciężył Władimir Pieńkow, przed Anatolijem Osipowem i Władimirem Gurnym. Wśród kobiet — pierwsze miejsce zajęła Ella Miller. W skokach akrobacyjnych kobiet zwyciężyła Maja Kostina. Skoki grupowe na celność lądowania zakończyły się zwycięstwem spadochroniarzy wojsk desantowych, którzy uzyskali średni wynik 0,55 m odległości od środka koła. W rezultacie zawodów absolutnymi mistrzami ZSRR zostali Anatolij Osipow i Ella Miller.

*

■ **44 australijskie** samoloty „Nomad" zostały dotąd dostarczone przez zakłady GAF odbiorcom, a m. in.: 11 dla armii australijskiej, 12 dla lotnictwa wojskowego Filipin, 4 dla marynarki indonezyjskiej, 6 dla australijskiego lotnictwa sanitarnego, 2 dla armii Peru, 1 dla Włoch i 1 dla jednej z firm australijskich.

*

■ **Zawody** w akrobacji samolotowej zorganizował w końcu czerwca br. Aeroklub Czech, pod patronatem zakładów ceramicznych w Rakowniku. Latano na samolotach Z — 526 AFS i Z—526 F. Program przewidywał rozegranie dwóch wiązanek: nieznanej i dowolnej. Zwyciężył Ivan Tuček, przed Jirim Pospíšilem i Otakarem Josefčakiem.

*

■ **Lotnictwo** wojskowe Republiki Południowej Afryki — (bombowe, myśliwskie, rozpoznawcze) liczy 5 eskadr: jedną złożoną z 9 samolotów „Canberra", jedną — z 9 samolotów „Buccaneer", jedną — z 18 CF—86 „Sabre" (będą zastąpione przez „Mirage-IIIEZ"), jedną — z 16 „Mirage-III CZ" uzupełnionych przez 4 „Mirage — IIIRZ" oraz 3 „Mirage-IIIBZ" jak również jedną eskadrę — z 16 „Mirage-IIIEZ" uzupełnionych przez 4 „Mirage-IIIDZ". Do walki z okrętami podwodnymi i do zwiadu morskiego przeznaczonych jest 7 Avro „Shackleton" i 9 Piaggio P — 1665 „Albatross".

*

■ **Tegoroczne,** 30 ogólne zgromadzenie Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewozu Lotniczego IATA, odbywające się w Montrealu w ubiegłym miesiącu, stało pod znakiem kryzysu wywołanego wzrostem cen paliwa i szalejącą na zachodzie inflacją. Dyrektor generalny stowarzyszenia, Knut Hammarskjöld, określił rok bieżący jako najmniej pomyślny w całej historii transportu lotniczego. Szczególnie duże straty (ok. 300 mln dol.) przewiduje się w komunikacji transatlantyckiej. W tym stanie rzeczy, dyr. Hammarskjöld uznał za godne pożałowania zamiary wprowadzenia do eksploatacji samolotów naddźwiękowych, które przy stosunkowo niewielkiej zdolności przewozowej zużywają wielkie ilości paliwa i mają w ogóle znacznie wyższe koszty eksploatacyjne.

*

■ **I A T A przewiduje,** że w roku bieżącym przewozy lotnicze przez Atlantyk Północny będą niższe niż w roku ubiegłym o ok. 10 — 15%.

— Jak pan widzi, dwa obszerne korytarze w naszych „Jumbo-Jetach" są nieźle wykorzystywane. („The Magic Carpet")

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

Trzydziestego września rozpoczął się dwudziesty piąty, a zatem jubileuszowy Międzynarodowy Kongres Astronautyczny. Tym razem w kongresie uczestniczyli przedstawiciele z 35 krajów. Miejscem obrad był Amsterdam. Kongres zaszczycili swą obecnością nie tylko wybitni uczeni ale również astronauci. Do Amsterdamu przybyli dwaj dowódcy lotu „Sojuz-Apollo" Aleksiej Leonow i Thomas Stafford. Podstawowym niejako tematem obrad tegorocznego kongresu były stacje kosmiczne — ich stan aktualny i przyszłość.

Sensacyjna była informacja, którą przekazali przedstawiciele ZSRR na temat radzieckiej stacji kosmicznej „Salut-3", tej, która w dalszym ciągu porusza się wokół Ziemi. Otóż „Salut-3" ma siedem miejsc dla załogi. Równocześnie podano do wiadomości, że w ZSRR kontynuowane są prace nad statkiem kosmicznym, swego rodzaju „taksówką" dowożącą załogę do pozostających na orbicie stacji kosmicznych. Jeśli chodzi o dalsze plany współpracy kosmicznej między ZSRR i USA, to na temat ten wypowiadał się kosmonauta Leonow. W kwietniu roku przyszłego w Moskwie spotkają się prezesi Akademii Nauk ZSRR prof. M. Kiełdysz i Amerykańskiej Akademii Nauk prof. Chandler. W spotkaniu tym wezmą udział, co podkreślił Aleksiej Leonow — przedstawiciele „Interkosmosu". Tak więc w radziecko-amerykańskich badaniach kosmicznych będą miały swój udział należące do „Interkosmosu" kraje socjalistyczne.

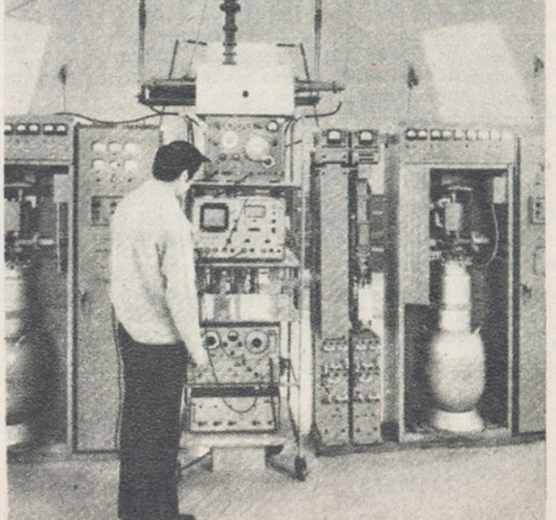
Coraz więcej państw pragnie mieć własną sieć łączności satelitarnej. Po Kanadzie i USA, jeśli chodzi o kraje zachodnie, obecnie Indonezja chce sobie zafundować podobną sieć. Trzeciego lipca podpisano w Dżakarcie kontrakt z amerykańską firmą Hughes Aircraft na opracowanie wstępnego projektu wewnętrznej sieci łączności. Dodać należy, Hughes był wykonawcą podobnych prac dla USA i Kanady oraz satelitów serii „Intelsat". Zadanie nie należy wcale do łatwych. Satelita mniej więcej zbliżony do kanadyjskiego „Anika" powinien pokrywać zasięgiem swych anten spory obszar, który dysponowałby około 50 stacjami naziemnymi (lub w przypadku Indonezji — częściowo nawodnymi). Dodać trzeba, że Indonezja składa się, jeśli się tak wolno wyrazić, z 13 tysięcy wysp i wysepek, na których żyje łącznie 130 mln mieszkańców. Dopiero po stwierdzeniu tych faktów łatwiej zrozumieć, dlaczego właśnie Indonezji potrzebna jest łączność, której nie sposób przeprowadzić sprawniej niż przy pomocy systemu satelitarnego, mimo, iż pozornie koszty takiego przedsięwzięcia mogą odstraszyć nawet milionerów. Według opinii specjalistów dla Indonezji niezbędne są dwa satelity typu „Anik", a zatem 36 mln dolarów, licząc razem z kosztami startu. Wraz ze stacjami naziemnymi przewidywany jest wydatek około 90 mln dolarów. Co to jednak znaczy dla kraju, który na badania związane z poszukiwaniami ropy naftowej wydał już 6 mld dolarów! W każdym bądź razie Indonezyjczykom spieszy się bardzo i chcieliby za dwa lata mieć już gotowy własny system łączności satelitarnej.

Tymczasem trwają prace nad stacją kosmiczną „Spacelab". Jak wynika z najnowszych doniesień, w roku przyszłym wykonany zostanie lot imitujący działanie stacji w przestrzeni kosmicznej. Europejska organizacja kosmiczna wespół z NASA przeprowadzi takie doświadczenie na pokładzie samolotu-laboratorium Convair-990 „Coronado". Przewidziano przeprowadzenie trzech doświadczeń europejskich i tyleż amerykańskich. Próby mają trwać około 7 dni, po 6 godzin dziennie. Niedawno dokonano pierwszych próbnych startów nowej rakiety sondażowej „Petrel-2" produkcji brytyjskiej. Start przeprowadzono na Hebrydach. Rakieta osiągnęła wysokość 170 km, unosząc ładunek użyteczny o masie 17,6 kg. Ładunkiem tym było wyposażenie pomiarowe wykonane przez studentów z Uniwersytetu w Southampton, przeznaczone do badania jonizacji w górnej atmosferze Ziemi.

Amerykańska sonda międzyplanetarna „Mariner-10" przesłała 500 nowych zdjęć planety Merkury. I tą wiadomością należy zakończyć bieżące informacje.

P. E.

Już trzy lata działa organizacja „Intersputnik". Oto część wyposażenia naziemnej stacji łączności satelitarnej w CSRS, włączonej do systemu „Intersputnik" 1 kwietnia br.
Zdjęcie: Letectvi + kosmonautika"



MISTRZOSTWA POLSKI DLA NAJMŁODSZYCH PO RAZ PIERWSZY

Tekst:
PAWEŁ WŁODARCZYK
Zdjęcia:
JAN MICHALSKI

Marek Kotoliński z Bydgoszczy, najmłodszy uczestnik mistrzostw.

Po raz pierwszy, w ramach rozgrywanych w tym roku Mistrzostw Polski Modeli Latających, odbyły się w dniach 28—29 września Mistrzostwa Polski Młodzików, których gospodarzem był Aeroklub Grudziądzki w Lisich Kątach. Zawody rozegrane zostały w trzech klasach modeli tzw. „Małych Form", tj. modeli szybowców A-1, z napędem gumowym typu Coupe d'Hiver oraz z napędem silnikowym. Uczestnikami mistrzostw byli modelarze do lat 17, po dwóch z każdego aeroklubu regionalnego.

Potrzeba zorganizowania Mistrzostw Polski dla najbardziej licznej grupy najmłodszych modelarzy wynikła z nowego kierunku szkolenia sportowego, jaki realizowany ma być w najbliższym czasie w modelarniach aeroklubowych. Chodzi o podział modelarzy na grupy wiekowe: młodzików do 17 i juniorów do lat 19.

Impreza spotkała się z dużym zainteresowaniem młodzieży i klubów, tym większym, że punkty zdobyte w Mistrzostwach Polski przez najmłodszych reprezentantów wliczane będą do całorocznej punktacji sportowej sekcji modelarskich aeroklubów.

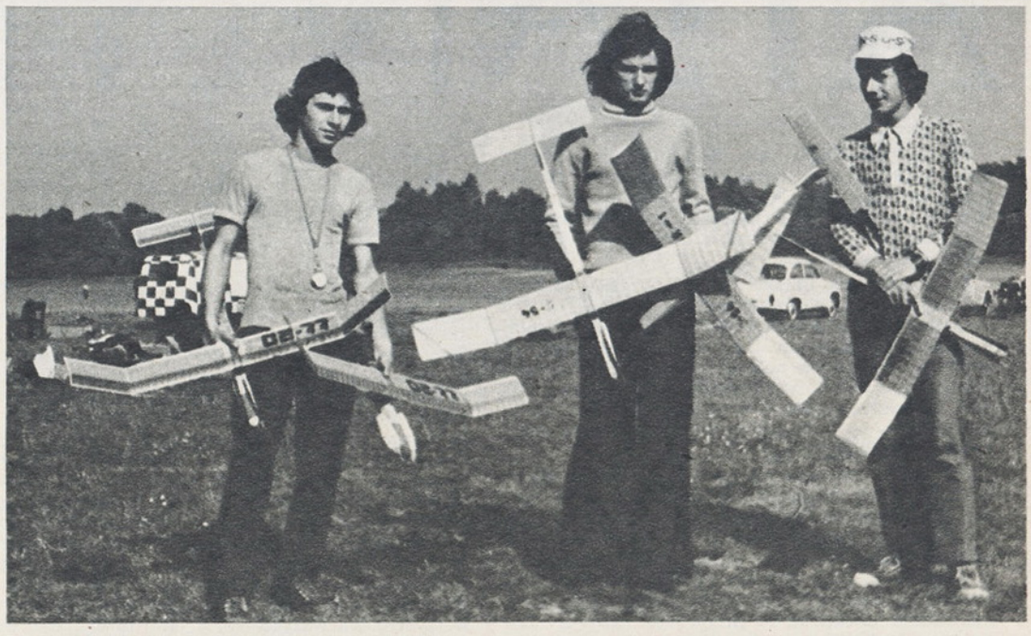
O zainteresowaniu zawodami rozgrywanymi w tych klasach modeli świadczy fakt przeprowadzenia przez prawie wszystkie aerokluby regionalne, najczęściej przy współpracy z ZHP i Spółdzielczością Mieszkaniową, zawodów eliminacyjnych do mistrzostw. Oprócz Mistrzostw Polski, zorganizowanych przez Aeroklub PRL, odbyły się w tym roku oparte na tym samym regulaminie dwie centralne imprezy: część lotnicza Centralnych Manewrów Techniczno-Obronnych zorganizowanych przez Związek Harcerstwa Polskiego i IX Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej.

O poziomie sportowym mistrzostw świadczą dobre, mimo jesiennej pogody, wyniki. Na szczególne wyróżnienie zasługują wyniki uzyskane w klasie modeli szybowców A-1 przez pierwszych trzech zawodników. Z wysokiego poziomu sportowego w tej klasie należy cieszyć się tym bardziej, że w roku przyszłym rozegrane zostaną w Hiszpanii po raz pierwszy dla młodzieży do lat 17 oficjalne Mistrzostwa Świata w klasie modeli szybowców A-1. Zdobycie w klasie modeli szybowców A-1 przez Polaków w Międzynarodowych Zawodach Młodych Techników w Bułgarii w 1973 roku III miejsca i w roku 1974 w Czechosłowacji I miejsca — rokuje nadzieje na sukcesy i w przyszłorocznych mistrzostwach świata.

Słabszy stosunkowo poziom w kategorii modeli z napędem silnikowym wynika z trudności jak zwykle sprzętowych. Odczuwamy brak dobrych silników, a zwłaszcza wyłączników. Sprawa produkcji wyłączników do silników powinna być koniecznie w najbliższym czasie rozwiązana.

Na wyróżnienie zasługują reprezentanci Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, którzy pod opieką instruktora Z. Dobrowolskiego zdobyli I miejsce w klasie modeli z napędem silnikowym i II miejsce w klasie modeli z napędem gumowym.

Podsumowując przebieg imprezy należy stwierdzić, że zawody tego typu są potrzebne i w przyszłości należałoby je rozszerzyć o inne klasy modeli oraz zwiększyć ilość zawodników, reprezentantów aeroklubów.



Zwycięzcy w klasie modeli z napędem silnikowym.
Stoją od lewej: Łucjan Łabusiński, Włodzimierz Olszak i Andrzej Ploch.

Wyniki w klasie modeli F1A — małe formy

1.	Grzegorz Reptowski (A. Gdański)	120	120	120	116	120	= 596 s
2.	Piotr Konkol (A. ROW)	112	120	84	120	120	= 556 s
3.	Bogdan Iwański (A. Wrocławski)	120	73	120	120	120	= 553 s

Wyniki w klasie modeli F1B — małe formy

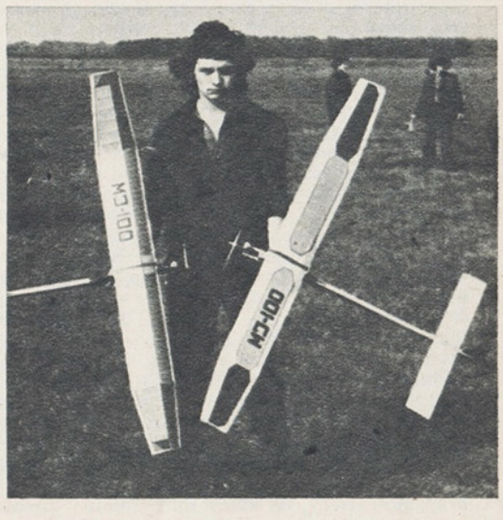
1.	Włodzimierz Olszak (A. Grudziądzki)	120	107	18	120	120	= 515 s
2.	Andrzej Łabusiński (A.Z. Lubuskiej)	96	59	57	66	120	= 397 s
3.	Andrzej Ploch (A. Wrocławski)	94	39	83	90	67	= 373 s

Wyniki w klasie F1C — małe formy

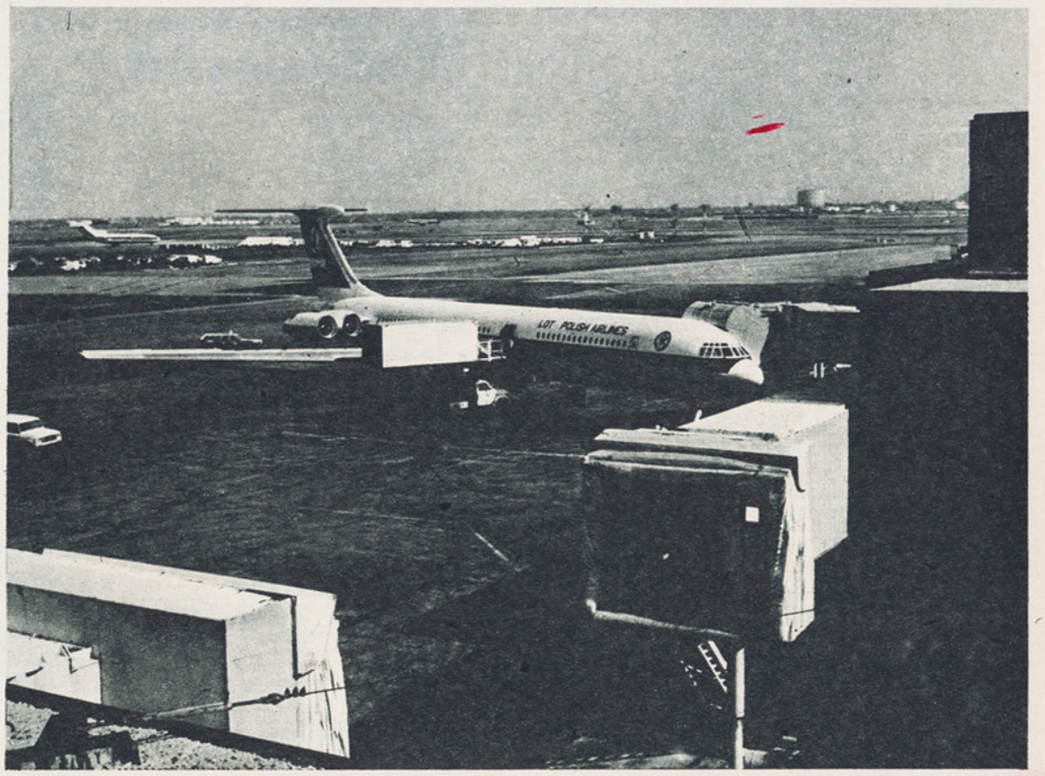
1.	Janusz Majorczyk (A.Z. Lubuskiej)	104	118	107	120	73	= 522 s
2.	Waldemar Leja (A. Tatrzański)	83	69	96	120	120	= 488 s
3.	Zbigniew Waliszewski (A. Kielecki)	80	83	100	93	120	= 476 s

Grzegorz Reptowski z Aeroklubu Gdańskiego, mistrz Polski młodzików w klasie modeli szybowców A-1.

Janusz Majorczyk z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, mistrz Polski w klasie modeli silnikowych.



Nowojorskie lotnisko, w skrócie JFK. Olbrzymi międzynarodowy port lotniczy, noszący imię Johna Kennedy'ego. Właśnie tutaj, trzy razy w tygodniu — ląduje lub startuje samolot z biało-czerwoną flagą.



z amerykańskiego notatnika

Henryk Chądzyński

NAD ATLANTYKIEM

Tu już nie Polska, ale jeszcze Polska. Otacza mnie wielojęzyczny gwar, samolot już dawno przeleciał nad granicą, ale to polski samolot i nim go opuszczę po wylądowaniu na innym kontynencie, będę się cały czas czuł wciąż jeszcze jak u siebie w kraju.

To jeszcze nie Polska, ale już Polska. Kiedy na lotnisku im. Kennedy'ego w Nowym Jorku znalazłem się w fotelu Il-62 imieniem „Mikołaj Kopernik", widziałem jak wielu wsiadających traktuje wejście na pokład jako coś znacznie więcej niż zwykłe wkroczenie do samolotu. Dla nich ten odrzutowiec z wizerunkiem znanego astronoma — to pierwszy wymarzony, długo oczekiwany skrawek Polski.

Być może nie przeżywają takich uczuć Włosi, Holendrzy lub Francuzi, ale oni nie musieli czekać tak długo, by do kraju mógł zapewnić im komunikację narodowy przewoźnik. Polska linia lotnicza przez Atlantyk miała być uruchomiona w roku 1940. Dwa lata wcześniej mjr W. Makowski, ówczesny dyrektor naczelny PLL LOT samolotem Lockheed-14 przeleciał trasę z Los Angeles do Warszawy. Pamiętam jak w pożółkłym czasopiśmie w tamtych czasach znalazłem stwierdzenie, dziś wydawałoby się oczywiste, ale pisano to — przypomnijmy — 36 lat temu: „O ile dziś nie sposób jest określić w jakim kierunku najpierw pójdzie ekspansja polskiego lotnictwa komunikacyjnego, to w każdym razie jako jeden z pierwszych planów wysuwa się sprawa połączenia z większymi skupiskami polskiej emigracji". Tytuł czasopisma „Skrzydlata Polska".

Moi sąsiedzi w drodze do Nowego Jorku — to Polacy wracający za Ocean. Nie używają patetycznych zwrotów. Obładowani naokoło pakunkami i pakuneczkami, że ruszyć się trudno, dzielą się się wrażeniami i różnymi spostrzeżeniami, ale jednocześnie krytycznie obserwują wszystko, co się dzieje na pokładzie. Z tyłu starsza jejmość zachwala swemu sąsiadowi, Francuzowi, serwowane właśnie wiktuały. Czuje się, że nawet jeśli na coś utyskują, to dlatego, że chcieliby, aby wszystko wypadło jak najlepiej. Jest to bowiem ich linia. Czekali na nią długo...

Istotnie, oczekiwanie trwało długo, ale jakże szybkie potrzebne było działanie, kiedy już zapadła decyzja. Zaledwie po 13 miesiącach, odkąd wylądował na Okęciu pierwszy z zakupionych samolotów typu Il-62, uruchomiono 16 kwietnia ub. r. regularne połączenie do Nowego Jorku. Przedtem były loty charterowe i cały wysiłek przygotowawczy, na który inni mieli znacznie więcej czasu i środków. Wszystko to jest już, być może, znaną historią. Dziś ważne codzienne sprawne działanie, które decyduje o powodzeniu. Liczy się uśmiech stewardesy, dostosowane do gustów jedzenie, sprawna informacja i obsługa na lotniskach.

Okazuje się, że jesteśmy wbrew pozorom narodem utalentowanym, nawet w sprawach organizacji, o czym można się przekonać podczas długich rozmów w czasie lotu. Nie wierzyłem zapewnieniom współtowarzyszy podróży, którzy opowiadali jak to jeszcze w Stanach, za pewną opłatą zaaranżowano im wystawny obiad u... tu pada nazwisko znanego polskiego satyryka. Kiedy jednak w San Francisco Jules Zonn, który nazywał się kiedyś Zończyk, człek obrotny, prowadzący niewielkie towarzystwo turystyczne, potwierdził, że swoim niezbyt licznym klientom, których kieruje do Polski, potrafi zdalnie zapewnić nie tylko taksówkę, pokój u gazdy w Zakopanem, ale także uroczysty obiad w domu wziętego aktora („Ja to wszystko z góry uregulowałem z korzyścią dla wszystkich, a jaka to dla nich była frajda trafić w ogóle do takiego domu") — wtedy uwierzyłem.

Czy jednak podobny zmysł organizacyjny potrafią przejawić nie tylko prywatna inicjatywa, ale polskie przedsiębiorstwo uspołecznione? Okazuje się, że za granicą potrafi to robić znacznie lepiej niż w kraju, a praktyka działalności LOTU w Nowym Jorku może nas chyba uleczyć od niejednego kompleksu.

Tuż przed odlotem do Ameryki zgłosił się do mnie pracownik ważnej centrali handlu zagranicznego, abym w Nowym Jorku zaszedł do biura LOTU i pomógł mu zdobyć miejsce w polskim samolocie, bo musi pilnie wyjechać do Stanów, a w Warszawie ma kłopoty z rezerwacją. Spojrzałem na niego jak na człowieka, któremu — jak mówią rodacy — coś odbiło, mimo że zapewniał, iż jest zdrowy na umyśle, a naprawdę w biurze LOTU w Nowym Jorku można bez kłopotu załatwić od ręki to, co w Warszawie okazuje się trudne. Kiedy jednak prezes polsko-amerykańskiej spółki Melex USA Z. Kuśmierski potwierdził, że zawsze kiedy ma kłopoty w Warszawie, a musi pilnie zdobyć miejsce w naszym samolocie do Stanów, wysyła telex do Nowego Jorku i rezerwacji dokonuje bez kłopotu — z ogromną ciekawością oczekiwałem konfrontacji tych opinii z rzeczywistością.

Okazja była wyjątkowo dogodna do rzetelnej obserwacji, bo w obie strony nie był to jakiś lot wyjątkowy, nie trafiłem jak kolega po piórze na okrągły jubileusz z lampką wina na pokładzie, personel nie musiał też obskakiwać żadnego VIPa. Z tym większą satysfakcją mogłem stwierdzić, że kiedy udało się wreszcie wszystkim wyrwać z tłoku lotniska na Okęciu, każdy pasażer poczuł się jako VIP (Very Important Person), zwłaszcza ci, którzy potrzebowali pomocy. Była zaś pomoc potrzebna niekiedy już na pokładzie samolotu, choćby przy wypełnianiu amerykańskich kwestionariuszy, a potem, po wylądowaniu na lotnisku, w wydostaniu się z tego gigantycznego kłębowiska, jakim jest port lotniczy im. Kennedy'ego. Zwłaszcza było to nieodzowne, jeśli na lotnisku nie oczekiwała rodzina.

Na piętrze w biurze LOTU zastałem małego chłopca, który sam wybrał się w daleką drogę, a teraz czekał, aż ktoś po niego przyjedzie. Matka od pół roku przebywała pod Nowym Jorkiem po wyjściu za Oceanem powtórnie zamąż, a malec został wysłany o dzień wcześniej aniżeli mieli na niego oczekiwać. Jakimś cudem udało się zdobyć numer telefonu przedsiębiorstwa, w którym pracował ojczym. Przyjechał po kilku godzinach, dziękował, a kiedy odchodził zapytał — ile się należy za przetrzymywanie chłopca. Bardzo był zdziwiony odpowiedzią, że to należy do obowiązków przewoźnika. Istotne jednak, jak się te obowiązki traktuje i jak to oceniają inni.

Fred A. Brill, który jako wiceprezydent Hamilton Travel Service inc. zajmuje się organizowaniem wojaży Amerykanów po Europie, a czasem grupy amatorów jazdy konnej kieruje również do Polski, może być obserwatorem bardzo miarodajnym. Kiedyś wraz ze swoim bratem walczył pod Monte Casino, a odkąd osiadł w USA, zawsze pracował albo w liniach lotniczych, albo w przedsiębiorstwach turystycznych. Oto jego wypowiedź przepisana żywcem z notesu: „To co zrobili lotowcy na rynku amerykańskim wchodząc tak dobrze na teren opanowany przez zasiedziałych konkurentów, zasługuje na uznanie. Nie dziwię się zresztą wynikom. Inicjatywa i energia idzie w parze z fachowością. Np. pani Irena Kwinta, kierowniczka Biura Sprzedaży w Nowym Jorku — to prawdziwy komputer, jeśli chodzi o sprawy taryfowe. Często, gdy załatwiam jakieś sprawy w LOCIE — występuje, jak to bywa w sprawach zawodowych, różnica interesów. Nie zawsze dochodzimy do porozumienia, ale zawsze widzę to, co z reguły decyduje o powodzeniu i co trzeba cenić u partnera: przedsiębiorczość. To wyjątkowo prężna ekipa".

Ekipa tymczasem zbiera się co rano na 183 Ulicy, rzeczywiście zielonego osiedla Fresh Meadow, w dzielnicy Flushing, skąd mikrobusem odjeżdżają do pracy w śródmieściu. Przejazd ze 188 Ulicy do centrum Manhattanu trwa jak wyjątkowo dobrze pójdzie 25 minut, ale jak się trafi jakiś korek na drodze, to nawet szybkimi autostradami nie zawsze można dojechać w godzinę. Trzeba więc wstawać wcześnie, wraca się też późno tym samym mikrobusem, który regularnie odjeżdża z Manhattanu kwadrans po piątej po południu. Rzadko po powrocie, po całodziennej harówce, ma ktoś ochotę wybrać się do centrum, zwłaszcza, że komunikacja jest dosyć uciążliwa, bo dojeżdżać trzeba najpierw autobusami, a potem metrem. Co zaś można robić wieczorem na 188 ulicy, nawet jeśli uwzględnić, że po zapadnięciu

zmroku jest to dzielnica względnie bezpieczna?

Koledzy w kraju zazdroszczą im tej Ameryki jak cudownej eskapady turystycznej. Tymczasem na jakiś wypad wycieczkowy mogą sobie pozwolić w soboty i niedziele, poza tymi, którzy obsługują ruch na lotnisku. Tak się przy tym na ogół składa, że prywatne eskapady jakoś dziwnie wypadają tam, gdzie prowadzi służbowy interes. Kiedy lipcowej niedzieli z pracownikami LOTU wybrałem się do amerykańskiej Częstochowy w stanie Pensylwania, okazało się, że wizyta w klasztorze Paulinów też miała zawodowy podtekst. Zakonnicy organizują bowiem dość liczne pielgrzymki na Jasną Górę, zrozumiałe więc, że linia lotnicza musi czuwać, aby wszyscy potencjonalni pasażerowie trafili do samolotów LOTU. Trudno więc orzec, jak w tego typu przypadkach, a jest to przykład chyba typowy, ich życie prywatne oddzielić od służbowego. Można zresztą zauważyć, że przejęli prawdziwie amerykański styl działania.

Skąd się jednak to bierze? Czy tylko decyduje o takiej postawie atrakcyjność pobytu za granicą, czy może — jak się sądzi — atrakcyjne zarobki? W praktyce mogłem się przekonać, że nie jest to bynajmniej finansowa Kanada, zwłaszcza, jeśli uwzględni się potęgującą z miesiąca na miesiąc drożyznę. Żywność zaś kupuje się w autentycznych dolarach, a nie według — jak liczą to znajomi w kraju — przeliczenia po wygodnym kursie. Wydaje mi się, że sprawą decydującą jest chyba jakaś zawodowa pasja całego tego zespołu, chęć pokazania, że stać ich na wygraną w skomplikowanej grze. Rzecz jednak w tym, że stworzono także warunki, aby te zawodowe ambicje ludzi mogły twórczo owocować.

W Nowym Jorku utworzono dyrekcję regularną LOTU na całą Amerykę Północną, bo podlega jej również biuro w Kanadzie, z dużymi uprawnieniami, niezbędnymi na tym rozległym rynku. Kieruje tą placówką doświadczony fachowiec *Zbigniew Stabeusz*. Ciekawe, że kiedy Stabeusz rozkręca interesy LOTU, jego kolega z tego samego roku na SGPiS — Stanisław Kolczyński zakładał w San Francisco oddział „Cepelii" — pierwszą polską placówkę na zachodnim wybrzeżu Stanów. Ich rówieśnik, też absolwent SGPiS Józef Furtek, o jedną ulicę dalej od siedziby Stabeusza czuwa nad eksportem do USA polskich mebli giętych. Pionierzy naszych interesów na rynku amerykańskim, zupełnie jak molierowski Jourdain, który całe życie, nie zdając sobie z tego sprawy, mówił prozą, chyba też nie przeczuwają, że ich formy działania, zrodzone z twardej konieczności, są już jakąś nową prozą, którą wcześniej czy później muszą zacząć mówić u nas wszyscy, którzy zajmują się działalnością gospodarczą.

To prawda, że LOT korzysta z komputera PAN-AM, dzięki czemu w każdej chwili, naciskając guziczki, można uzyskać dokładną informację, jaki jest stan rezerwacji na każdy samolot. W Nowym Jorku znajduje się centrum rezerwacji LOTU na przeloty w obu kierunkach i dlatego moi znajomi wiedzieli, że sprawniej można załatwić sprawy na Manhattanie niż na placu Waryńskiego w Warszawie. Jednakże prócz komputera chyba tak samo ważny jest stosunek do każdego interesanta jak do mile widzianego gościa. W biurze LOTU w Nowym Jorku wielu interesantów przychodzi w sprawach bardzo odległych od komunikacji lotniczej. Odpowiada się im więc grzecznie na pytanie, czy istnieje gdzieś tam na Rzeszowszczyźnie wieś, o której opowiadała babcia, albo też pomaga w tłumaczeniu jakiegoś listu otrzymanego z Polski. W warunkach braku polskiej placówki kulturalnej i informacyjnej klientów jest rzeczywiście wielu i zdumiewać może cierpliwość, takt, wyrozumiałość i grzeczność, z jakim się ich obsługuje.

Nikt nikogo nie odsyła od Annasza do Kaifasza, jeśli trzeba, okazuje pomoc w zarezerwowaniu hotelu w Polsce, co jak wiadomo, nie jest sprawą łatwą. Z pewnością musimy w kraju jeszcze jakiś czas czekać na komputer dla rezerwacji lotniczej, ale nie musimy chyba czekać na przeszczepienie na rodzimy grunt pewnych organizacyjnych form działania, które sprawiają, że LOT skutecznie walczy z konkurentami. Przypomnijmy, że jako 22 międzynarodowy przewoźnik stanął do rywalizacji nad Atlantykiem. Stanął w okresie, kiedy koniunktura na rynku turystycznym nie jest wcale tak znakomita. Wprawdzie nasz ruch jest marginesem w ogólnym potoku przewozów, ale marginesem, który się liczy. Od czasu uruchomienia regularnej linii Warszawa — Nowy Jork, samolotami LOTU przeleciało nad Atlantykiem do końca września 1974 roku 41 tys. pasażerów. To już się liczy w warunkach, kiedy wielcy potentaci proszą rządy o dofinansowanie, bo potęguje się deficyt.

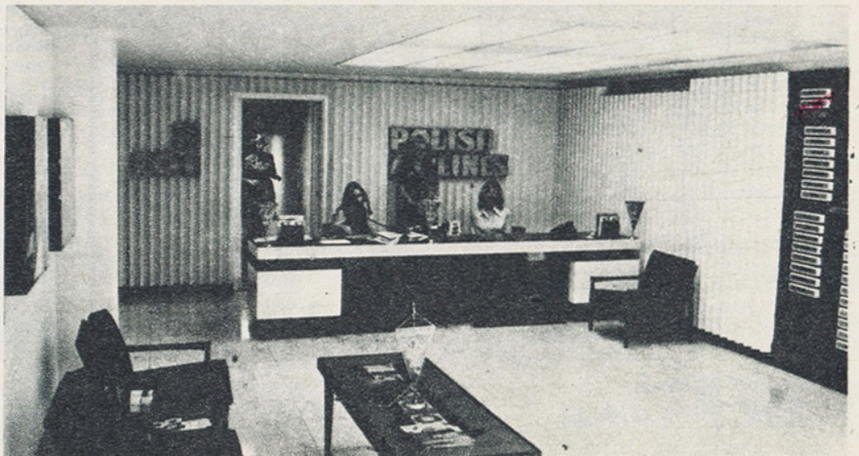
Można na ogół usłyszeć, że te wyniki są zrozumiałe, jak się ma takie zaplecze jak Polonia. Ale po pierwsze, o Polonię też trzeba walczyć, aby chciała latać naszymi samolotami, a po wtóre LOT zdobył sobie już pozycję wśród klientów amerykańskich, wywodzących się z innych niż Polska grup etnicznych. I wydaje się, że nie tracąc z pola widzenia tego polskiego zaplecza, dobrze, że zaczęto więcej uwagi przywiązywać do przyciągania typowego amerykańskiego pasażera. Nie można bowiem tylko na entuzjaźmie Polonii, który był zresztą najsilniejszy tylko w pierwszym okresie, bazować tak dużego przedsięwzięcia. Stąd też zabiegi akwizacyjne, stąd starania o uruchomienie kolejnego połączenia do Chicago.

Dalsza ekspansja zależeć będzie od wielu czynników obiektywnych, takich jak koniunktura i tendencje turystyki. Jednakże o powodzeniu zadecyduje przede wszystkim nasz wysiłek techniczny i organizacyjny. Pamiętajmy, że turystyka do Polski dopiero się rozwija, że dopiero teraz na szerszą skalę też rozwijają się stosunki handlowe. Coraz więcej więc będzie latać turystów i ludzi interesu. I choć mogą spaść ogólne przewozy nad Atlantykiem, to jednak LOT może mieć samoloty dobrze zapełnione, czego dowodzi ostatni sezon. I choć z pewnością w nowej sytuacji trudniej będzie walczyć o pasażera, to jednak wyniki zależne będą w znacznym stopniu od tego, także, jak obsługuje się pasażera, który za Atlantyk wybiera się w podróż w Rzeszowie lub w Koszalinie.

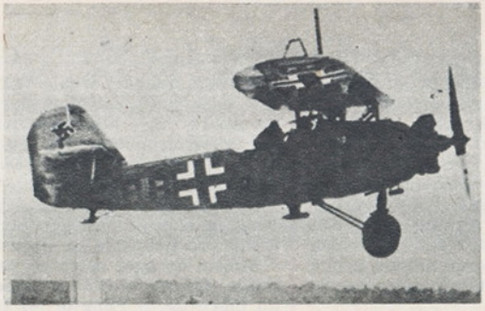
Nazwałem kiedyś naszą linię do Nowego Jorku polskim mostem na Atlantykiem. Wszystkie jego filary, te na Manhattanie i te nad Wisłą, są jednakowo ważne.

Dyrekcja Regionalna PLL LOT w Nowym Jorku mieści się przy V Avenue, w olbrzymim domu oznaczonym numerem 500. To bardzo dobry, handlowo, adres...

W nowojorskim biurze LOTU przy 51 ulicy można nie tylko zarezerwować i kupić bilet do Warszawy czy Rzeszowa. Tutaj powiedzą także co nowego w kraju, a i list od cioci przetłumaczą (zdjęcia z lewej i niżej).



SAMOLOTY Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY



HEINKEL He-46 C

We wrześniu 1939 r. Niemcy użyli w Polsce, do zwiadu nad polem walki i bliskim zapleczem, nieco przestarzałe samoloty He-46. Dwie eskadry tych samolotów (ok. 14 maszyn) brały udział w walkach, nieznany jest jednak fakt zestrzelenia He-46. Być może znajdują się one w liczbie 22 różnych straconych samolotów, podawanych przez źródła niemieckie.

Heinkel He-46 był zaprojektowany w 1931 r. jako samolot treningowo-łącznikowy dla przyszłej Luftwaffe. Pierwszy prototyp oblatano w końcu 1931 r. pod oznaczeniem He-46a. Był to półtoraplat z silnikami Bristol „Jupiter" (450 KM), budowanymi z licencji u Siemensa. Próby prototypu wykazały słabą widoczność do dołu, więc małe skrzydła dolne zostały usunięte, zaś górne powiększono o 22%. Następnie zastosowano mocniejszy silnik Bramo-322B (znany także jako Siemens SAM-22B) o mocy 660 KM. W 1932 r. latał trzeci prototyp He-46c z pełnym wyposażeniem, w tym ruchomy k. masz. MG-15 (kaliber 7,9 mm) w tylnej kabinie.

W 1933 r. rozpoczęto produkcję seryjną pod oznaczeniem He-46 C-1. Samolot ten był dostosowany do zabrania kamery fotograficznej lub 200 kg małych bomb pod tylną kabiną. Do końca 1934 r. wyprodukowano ok. 500 samolotów. W wersji He-46E wprowadzono pierścieniową osłonę silnika NACA, uzyskując wzrost prędkości o ok. 25 km/h, ale ze względu na wymagane częste prace przy silniku pierścień ten na ogół nie był używany. W 1936 r. wszystkie eskadry wywiadowcze armii były wyposażone w He-46.

We wrześniu 1938 r. 20 samolotów He-46 C-1 wysłano do Hiszpanii dla zdobycia doświadczeń bojowych. Od 1938 r. w miejsce He-46 stopniowo wchodziły nowocześniejsze samoloty Hs-126. Podczas drugiej wojny światowej samoloty He-46 były używane na froncie wschodnim głównie przez lotnictwo faszystowskich Węgier, współpracujące wtedy z Niemcami. Pełniły tam zadania wywiadowcze oraz nocnego bombardowania.

Konstrukcja: Kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem. Skrzydła i usterzenie drewniane, kryte płótnem.

Napęd: Silnik Bramo-322B, 9-cylindrowy chłodzony powietrzem, rozwijający moc max. 660 KM.

Uzbrojenie: Zaczepy pod kadłubem dla 200 kg bomb. Pewna liczba samolotów miała ruchomy k. masz. MG-15 w tylnej kabinie.

DANE TECHNICZNE

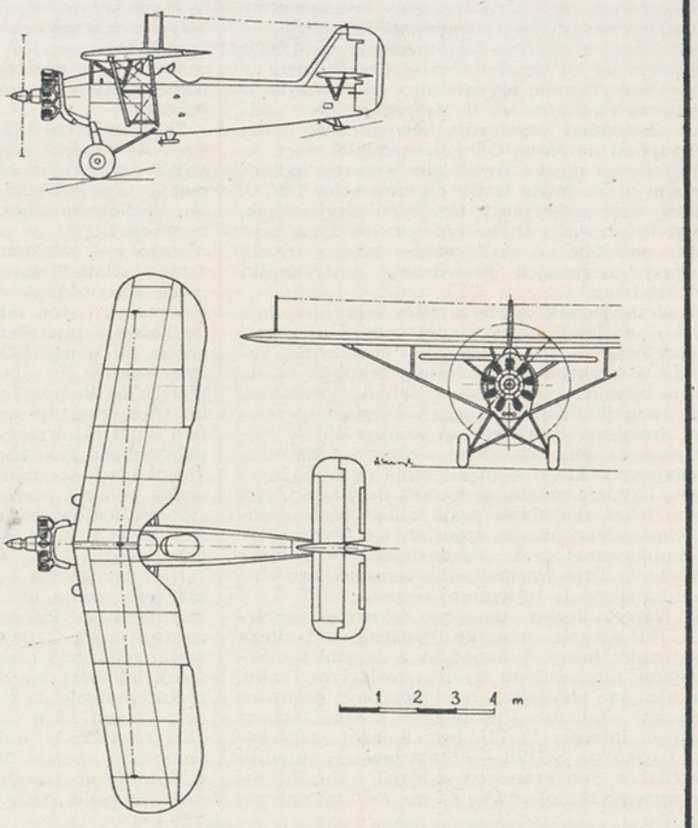
Wymiary: Rozpiętość — 14 m, długość — 9,5 m, wysokość — 3,9 m, pow. nośna — 32,2 m².

Masy: Masa własna — 1 765 kg, masa użyteczna — 535 kg, masa całkowita max. — 2 300 kg.

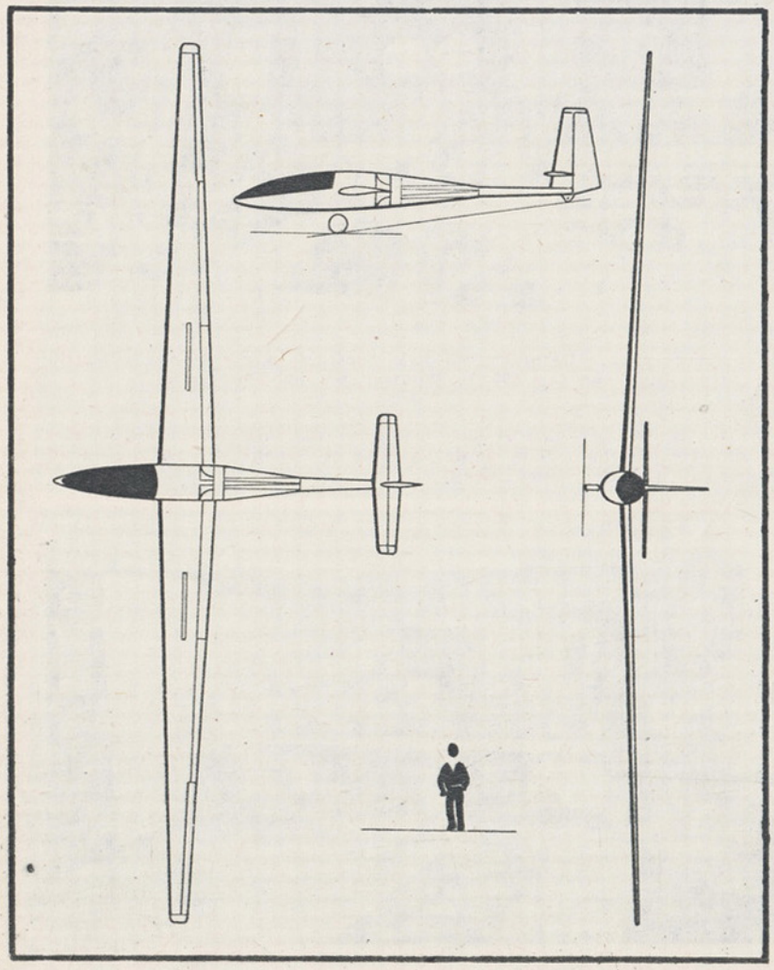
Osiągi: Prędkość max. — 250 km/h, prędkość przelotowa — 210 km/h, prędkość lądowania — 95 km/h, wznoszenie na 1 000 m — 2,6 min., pułap — 6 000 m, zasięg — 1 000 km.

(W. S.)

Na rysunku i na zdjęciu: He-46 C-1.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



RHEIN-FLUGZEUGBAU „SIRIUS-I"

Od wielu już lat zachodnioniemieckie zakłady lotnicze Rhein-Flugzeugbau kontynuują prace nad wprowadzeniem do napędu samolotów i motoszybowców tzw. śmigła otunelowanego. Jednym z osiągnięć był motoszybowiec „Sirius-II" przebudowany z szybowca „Calif" i opisywany w „SP" nr 24/1973. Dziś przedstawiamy opis poprzedniej konstrukcji — motoszybowca „Sirius-I". Został on przebudowany z szybowca wyczynowego VFN FK-3. Podobnie jak w przypadku „Siriusa-II", przeróbka polegała głównie na rozcięciu kadłuba za płatem i połączeniu siłowym rozciętych części przy pomocy pierścienia-tunelu, w którym obraca się śmigło napędowe. Oczywiście zarówno przednia jak i tylna część kadłuba otrzymały odpowiednie wycięcia i kanały umożliwiające przepływ powietrza przez śmigło. Tak więc cały zespół napędowy silnik—śmigło znalazł się wewnątrz konstrukcji nośnej. Usprawiedliwioną jest więc nazwa „integralny zespół napędowy".

„Sirius-I" jest jednomiejscowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła o obrysie trapezowym mają konstrukcję jednodźwigarową z pracującym pokryciem duralowym usztywnionym twardą pianką plastykową. Dwuczęściowe klapy sprzęgnięte są z lotkami. Hamulce aerodynamiczne-płytowe Schempp-Hirth.

Kadłub w części przedniej ma konstrukcję kratową osłoniętą laminatową skorupą. Kabina z długą osłoną z pleksi. Tył kadłuba stanowi duralowa rura stożkowa, bez usztywnień.

Usterzenie klasyczne o konstrukcji jak w płacie. Ster kierunku opłótniony.

Podwozie jednokołowe, chowane w locie. Możliwe jest lądowanie na płozie (ze schowanym kołem).

Do napędu 8-łopatowego śmigła otunelowanego użyto początkowo silnik tłokowy o mocy 48 KM (czterosuw Nelson lub dwusuw Yamaha). Ostatnio zastosowano 2 silniki z krążącym tłokiem (Wankel) Fichtel-Sachs (2 × 20 KM), jeden przed, a drugi za śmigłem. Zbiornik paliwa ma pojemność 32 l.

J. S.

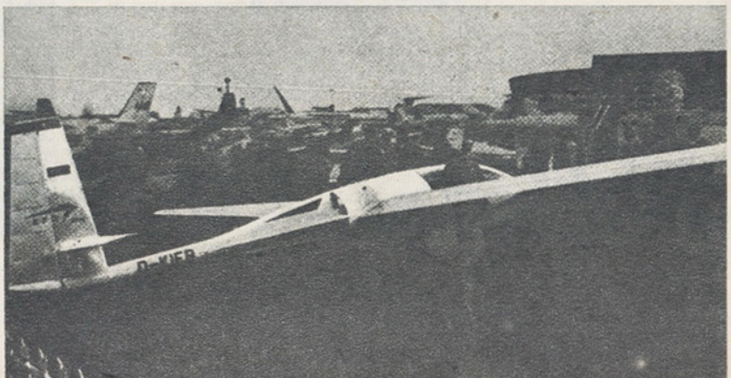
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 17,54 m, długość — 7,35 m, wysokość — 1,80 m, pow. nośna — 13,80 m², wydłużenie — 22.

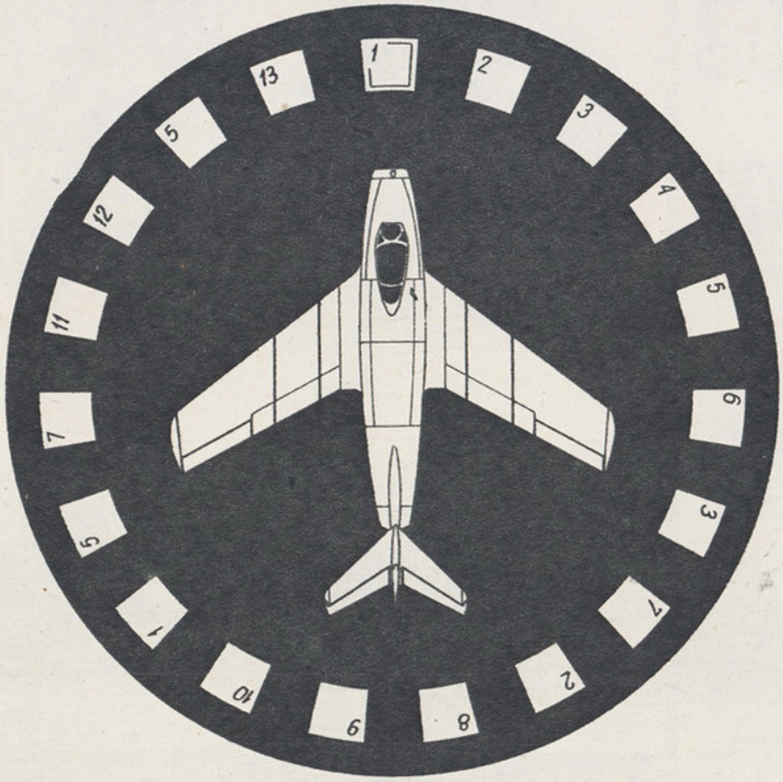
Masy (w nawiasach dane z silnikami Wankla): Masa własna — 290 (350) kg, masa całkowita — 400 (460) kg, obciążenie pow. — 29 (33,4) kg/m², obciążenie mocy — — 8,3 (11,5) kg/KM.

Osiągi samolotowe (w nawiasach dane z silnikami Wankla): Prędkość dopuszczalna — 270 (250) km/h, prędkość przelotowa — 150 (150) km/h, prędkość min. — 65 (68) km/h, wznoszenie — 2,5 (2,0) m/s, zasięg (pełne zbiorniki) — (230) km, zużycie paliwa — 20 l/h.

Osiągi szybowcowe: Doskonałość max. — 38, opadanie min. — 0,65 m/s.



ARYTMOGRAF



Do arytmografu należy wpisać litery, którym odpowiadają liczby odgadniętych wyrazów. Należy pamiętać, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Litery wpisywanych w ten sposób wyrazów, czytane zgodnie z ruchem wskazówek zegara, począwszy od pola oznaczonego podwójną linią dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: A — składa się z nich czasza spadochronu; 12 — 1 — 5 — 4 — 9; B — znana brytyjska pilotka sportowa: 11 — 6 — 2 — 3 — 3; C — pierwsza nazwa samolotu konstrukcji Clementa Adera: 13 — 2 — 1 — 13; D — skrót nazwy polskiej wojskowej wytwórni szybowców, zorganizowanej w połowie lat trzydziestych: 7 — 7 — 11; E — projekt samolotu bombowego PZL-49, który miał być następcą „Łosia": 8 — 5 — 10.

Opracował:
JANUSZ PALACZ

Wśród Czytelników, którzy nadesłą prawidłowe rozwiązania do 17. XI. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci — **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

SKRZYDLATA POLSKA Korespondencje

O KADRZE JUNIORÓW

Panie Redaktorze!

Chciałbym niniejszym podzielić się kilkoma nurtującymi mnie sprawami, związanymi z Szybowcową Kadrą Juniorów. Sprawa ta zainteresowała mnie dopiero wtedy, gdy doszło do mojej świadomości, że właściwie w następnym roku nie będę mógł uczestniczyć we wszelkich imprezach, związanych z kadrą juniorów. A chciałbym zaznaczyć, jakie wynikają z tego korzyści.

Sama nazwa Kadra Juniorów — chyba nie jest trafna, bo kto widział tak szeroką kadrę? Owszem — juniorzy, ale nie kadra. Kadra winna być wyłoniona z uczestników zawodów, które są jakby podsumowaniem nabytych uprzednio doświadczeń, czy to w formie obozu zorganizowanego w okresie ferii wiosennych czy też późniejszego intensywnego treningu (umożliwianego w macierzystych aeroklubach, z racji wywiązywania się klubu z nałożonego na zawodnika planu treningu).

A korzyści? Każdy powołany do kadry ma możliwość zaznajomienia się z tajnikami latania wyczynowego, zawodniczego, poznania bardziej dokładnych wiadomości z meteorologii, mechaniki, konstrukcji itp., wykładanych przez specjalistów z tych dziedzin. Jednocześnie umożliwiony jest intensywny trening na sprzęcie CWL Leszno, pod kierownictwem trenera J. Dankowskiego.

Należałoby dodać, że wielu młodym pilotom właśnie to wczesne co roku latanie dało możliwości uzupełnienia diamentowych odznak, dokonania ciekawych przelotów, niemożliwych do wykonania we własnym klubie, choćby z braku odpowiedniej organizacji i przysłowiowego przebudzenia ze snu zimowego.

Druga sprawa — plan treningu, który każdy stara się wykonać w 100 procentach, choć nieraz jest to wprost niemożliwe ze względu na czas i warunki termiczne.

Trzecia sprawa — zawody. Dla wielu jest to chyba pierwsza możliwość udziału w zawodach w ogóle, zwłaszcza o randze mistrzostw juniorów. Jest zresztą o co walczyć — czołowe pozycje są nagradzane udziałem w mistrzostwach Polski seniorów. Liczy się też atmosfera zawodów, koleżeństwo, solidarność, humor, a zarazem dyscyplina.

Teraz chciałbym omówić sprawę chyba najważniejszą — sprawę powołania do Kadry Juniorów. Obowiązuje obecnie okres 3-letniego udziału w kadrze — ale czy jest to zupełnie słuszne? Powołuje się pilotów w wieku do 21 lat, spełniających określone warunki. Jeśli np. pilot w wieku 18 lat, został powołany do kadry, to po okresie 3 lat, tzn. w wieku 21 lat, nie ma możliwości dalszego uczestniczenia w intensywnym pogłębianiu wiedzy z tej dziedziny. Nie ma możliwości udziału w zgrupowaniach, choć niejeden starszy kolega objęty 3-letnim planem szkolenia będzie mógł w nich uczestniczyć, dlatego tylko, że objął go ten plan w wieku 20 lat (tzn. do 23 roku życia).

Czy jest to słuszne? Chyba nie.

Moim skromnym zdaniem powinno się ustalić górną granicę wieku juniora, do której będzie on mógł starać się uczestniczyć w zgrupowaniach, bez względu na to, czy będzie to jego trzeci czy piąty udział w zawodach.

Jeszcze jedna sprawa. Trzyletni okres szkolenia nie jest terminem obowiązującym każdego. I słusznie. Przecież można się liczyć z tym, że np. pilot objęty szkoleniem, z przyczyn od niego niezależnych (nauka itp.), nie może w danym roku wykazać się odpowiednimi wynikami, aby go ująć w dalszym planie treningu. Ale gdy taki pilot za rok zrobi duże postępy, to dlaczego droga do dalszego uczestnictwa w zgrupowaniu jest przed nim zamknięta?

Andrzej Bylok

SZKOŁY, SZKOLENIE, ZAWÓD

Kazimierz Tomaszewski — Warszawa, Marek Królik — Kokoszki, Roman Frańczak — Biała Podlaska, Marek Olejniczak — Poznań, Janusz Krygowski — Harklowa, Tadeusz Hryń — Hurko, Jerzy Czernek — Łódź, Alfred Folusz — Mińsk Maz., Marian Kuźbik — Kępno, Eugeniusz Dudek — Dąbrówka Górna, Ireneusz Grzechowiak — Siedlisko, Kazimierz Strzęciwilk — Świdnik. Odpowiadamy na pytania związane z nauką, szkoleniem i pracą w dziedzinie lotnictwa.

Poza stwarzającymi duże możliwości uczelniami wojskowymi, lotnictwo studiować można na **Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej** oraz na **Wydziale Lotniczym Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Rzeszowie.** Począwszy od bieżącego roku akademickiego, pilotów—rolników kształci Akademia Rolniczo-Techniczna w Olsztynie.

O przyjęcie na studia ubiegać się mogą wszyscy absolwenci szkół średnich, posiadający maturę. O przyjęciu nie decyduje rodzaj ukończonej szkoły średniej, lecz egzamin wstępny. Uczęszczanie do szkoły średniej, o zbliżonym kierunku nauki do studiów lotniczych, niewątpliwie ułatwia same studia. Głównymi przedmiotami na egzaminie wstępnym, związanymi z późniejszym zawodem lotniczym, są jednak **matematyka i fizyka.** Dodać warto, że dodatkowym warunkiem przyjęć do Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie jest posiadanie kwalifikacji pilota samolotowego, potwierdzonego licencją turystyczną.

Przy Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego istnieją szkoły przyzakładowe — zasadnicze i technika — stwarzające szerokie możliwości nauki, tak dla młodych absolwentów szkół podstawowych jak dla pracujących już w zakładzie. W sprawie podjęcia nauki w takiej szkole radzimy zwrócić się bezpośrednio do najbliższej WSK.

Mechanicy lotnictwa wojskowego, po zakończeniu służby, mogą oczywiście podjąć pracę w lotnictwie cywilnym. Po wstępnym okresie pracy kierowani są jednak na egzaminy przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Ministerstwa Komunikacji, w celu uzyskania licencji mechanika lotniczego określonej specjalności. Licencje lotnicze warunkują bowiem wykonywanie zawodu lotniczego w lotnictwie cywilnym. Dodać warto, że uprawnienia i staż pracy, nabyte w wojsku — zaliczane są do wymaganej przez LKE praktyki lotniczej. Szczegółowych informacji o trybie zdobywania licencji lotniczych zasięgnąć można w **Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, ul. Grójecka 17.**

POCZTA

W sprawie podjęcia pracy mechanika lotniczego w lotnictwie cywilnym należy zgłosić się bezpośrednio do placówki lotnictwa gospodarczego, sanitarnego, sportowego czy zakładu lotniczego, w których chce się podjąć pracę.

Okres jesienno-zimowy jest najlepszy do zgłaszania się na szkolenie lotnicze w aeroklubach regionalnych. Wszystkich młodych chłopców, a także dziewczęta, którzy ukończyli 16 lat uczęszczają do szkoły średniej i marzą o lataniu bądź skakaniu, zachęcamy więc do bezpośredniego zgłaszania się do aeroklubu, najbliższego miejsca zamieszkania. Skierowania na badania lotniczo-lekarskie wydają aerokluby. Badania te poprzedzone są na ogół wstępnymi badaniami np. przez lekarza szkolnego. Ostateczną decyzję o przydatności kandydata do szkolenia w powietrzu, pod względem zdrowotnym, wydaje komisja lotniczo-lekarska. Nie możemy się więc autorytatywnie wypowiedzieć, czy określone drobne schorzenie może być przeszkodą o przyjęcie na szkolenie lotnicze.

Kandydaci do wojskowych szkół lotniczych winni zgłaszać się do najbliższych miejsca zamieszkania Powiatowych (Miejskich, Dzielnicowych) Sztabów Wojskowych.

CZASOPISMA ZAGRANICZNE

Bronisław Sawicki — Wrocław. Zgłoszenia na prenumeratę czasopism zagranicznych przyjmuje **Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych — „Ruch" — ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa, konto PKO numer 1-6-100024.**

ADRESY

Stanisław Bielski — Wieliczka. Adresów prywatnych i instytucji zagranicznych nie podajemy. Na życzenie podajemy adres **Aeroklubu Krakowskiego: Kraków, ul. Planu 6-letniego.** Adres dla korespondencji: **30-869 Kraków 28, skr. poczt. 17.**

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

ul. Widok 8.
00—023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52
02-546 Warszawa, tel. 45-00-61

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

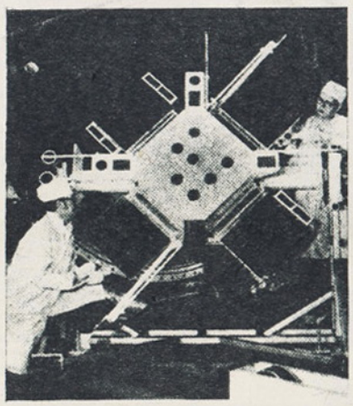
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

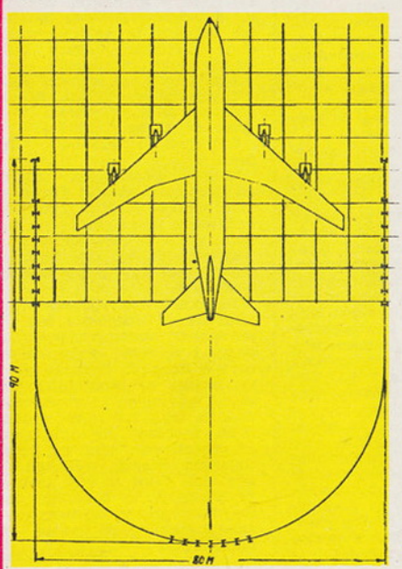
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch". w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02—546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 18.X.1974 r. Zam. 8242 W-61

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

„SPHINX" „SFINKS"

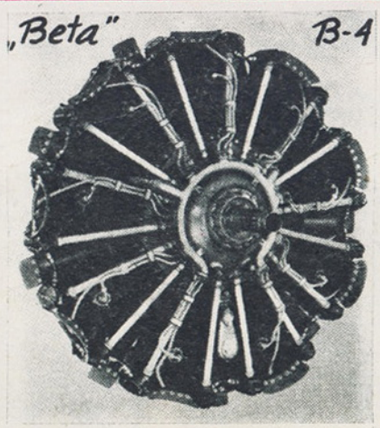
„Sphinx", to nowy sztuczny satelita doświadczalny USA o masie 113 kg, przeznaczony do badań wzajemnego oddziaływania powierzchni o potencjale elektrycznym (m. in. baterii słonecznych) na plazmę. Ma to być pomocne dla projektów przyszłych satelitów. „Sphinx" wyniesiony został w styczniu br. przy pomocy rakiety nośnej „Titan — III R" na orbitę 300/36 000 km. Jest to najdroższy dotąd sztuczny satelita NASA. Jego koszt wyniósł ok. 2,5 mln dol.

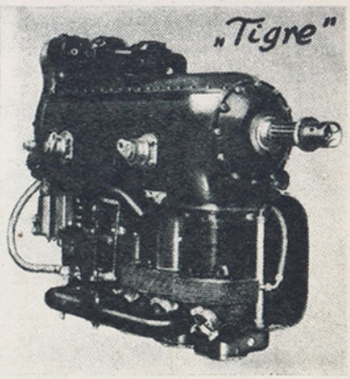


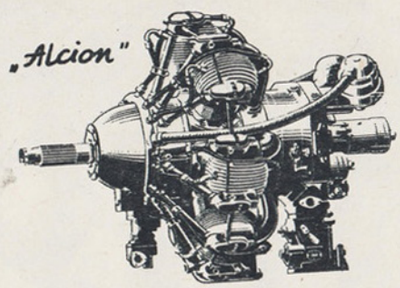


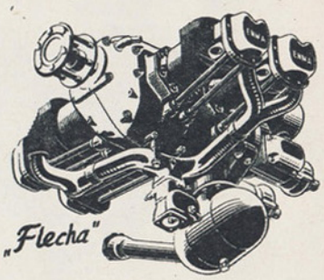
SAMOLOT ZA PARAWANEM

Walka z hałasem wytwarzanym przez samoloty komunikacyjne prowadzona jest na różnych odcinkach. Jednym ze sposobów ograniczających hałas jest stosowanie półkolistych ekranów — ścian z tworzyw sztucznych tłumiących dźwięki, rozpiętych na stalowych słupkach. Wysokość ściany — 8 m, długość — 220 m. Pomiary wykazały, że taki ekran zmniejsza o połowę hałas wytwarzany przez silniki wielkiego odrzutowca podczas prób naziemnych. Stwierdzono przy tym, że im wyższa ściana — tym lepszy efekt tłumienia hałasu. Dlatego też opisane urządzenie nadaje się tylko dla samolotów o klasycznych układach silników (bez silników umieszczonych wysoko nad tylną częścią kadłuba).





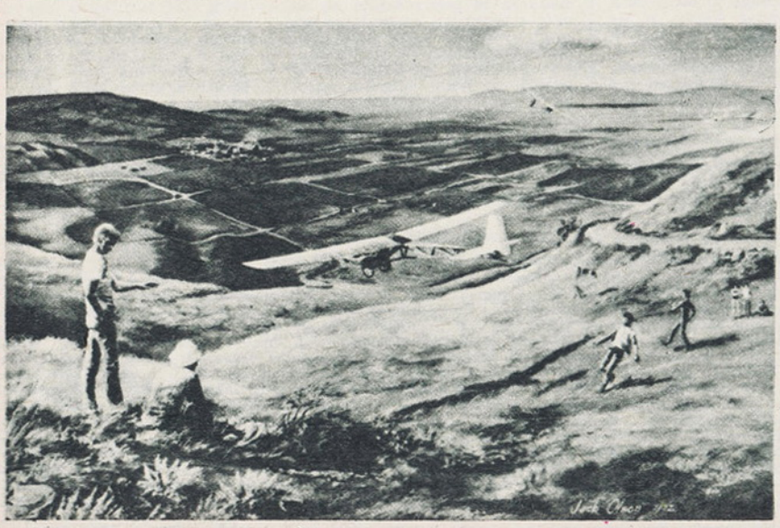
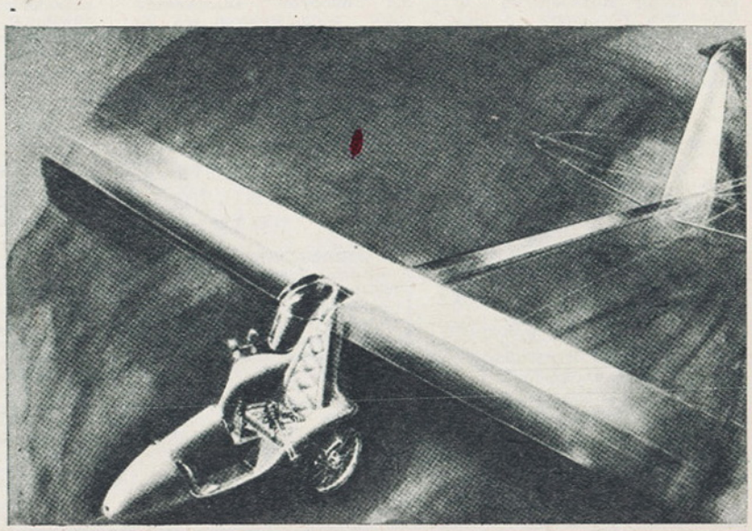




HISZPAŃSKIE SILNIKI TŁOKOWE

Lotnicze silniki tłokowe produkcji hiszpańskiej, to: 4-cylindrowy „Flecha" (moc — 90/70 KM, masa — 85 kg), 4-cylindrowy „Tigre" (moc — 150/95 KM, masa — 145 kg), 7-cylindrowy „Alcion" (moc 275/175 KM, masa — 225 kg), 9-cylindrowy „Beta" B-4 (moc — 775/550 KM, masa 468 kg) oraz „Sirio" (moc — 500/382 KM, masa — 327 kg). Silniki lotnicze są produkowane w zakładach ENMASA w Madrycie i Barcelonie, a ich tradycje sięgają 1917 r. (pierwszy silnik lotniczy w Hiszpanii o mocy 150 KM). Poza tym produkowane są z licencji francuskiej silniki turboodrzutowe „Marbore" o ciągu 400 kG.

LOTNIA KOMFORTOWA

Inż. Jack Olson (konstruktor od Boeinga) zaprojektował podczas wakacji lotnię, jak określił: „z fotelem na kółkach dla 40 i 50-latków"... Umożliwia ona samodzielne starty po rozbiegu ze zbocza. Długość — 6 m, wysokość — 1,25 m. Do startu i lotów potrzebne są łagodne zbocza, bez głazów i upraw. Przewiduje się konstrukcję spawaną lub laminatową (rysunek perspektywiczny).

Zdjęcia i rysunki:
„Air-Cosmos", „Soaring", „Der Flieger".